Québec, le 31 mai 1988

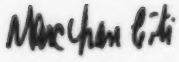
Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Gouvernement du Québec
QUÉBEC

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier terminé le 31 décembre 1987.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,
responsable du développement régional



MARC-YVAN CÔTÉ

Sillery, le 31 mai 1988

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports,
responsable du développement régional
700, boulevard Saint-Cyrille Est
29e étage
QUÉBEC

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 1987.

Ce rapport a été préparé conformément aux dispositions de l'article 19 de la Loi constituant la Régie de l'assurance automobile du Québec et de l'article 140 de la Loi sur l'assurance automobile du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président-directeur général
de la Régie de l'assurance
automobile du Québec,

JEAN-P. VÉZINA

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 6
CONSEIL D'ADMINISTRATION 10
COMITÉ DE DIRECTION 12
ORGANIGRAMME 14
LA RÉGIE 15

CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER 16

Les faits saillants 16
Les opérations reliées au permis de conduire et à l'immatriculation 17
Les usagers de la route 18
Les véhicules routiers 20

PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 24

Le développement des connaissances sur les accidents de la route 24
La sensibilisation de la population 26
L'éducation à la sécurité routière 27
La concertation 28

L'INDEMNISATION DES VICTIMES DE LA ROUTE 30

Le régime d'assurance automobile 30
Le traitement des demandes 30
L'amélioration des systèmes 31
L'indemnisation des dommages corporels 31
La réadaptation des accidentés 32
La révision et l'appel 32
L'indemnisation complémentaire 32
L'indemnisation des dommages matériels 33
Les coûts du régime 33
Projet de modification à la Loi sur l'assurance automobile 33

LA GESTION DES RESSOURCES 34

Les effectifs de la Régie 34
Le programme d'aide aux employés 34
La protection des non-fumeurs 34
Les services en région 35
L'accueil et les renseignements 35
Les permis de conduire et l'immatriculation 35
Le soutien aux victimes d'accidents de la route 35
La vérification mécanique 35
La promotion de la sécurité routière 35
Les centres administratifs régionaux 36
Les points de services en réadaptation 36
Les centres de services pour le permis de conduire et l'immatriculation 37

COMMENTAIRES SUR LES ÉTATS FINANCIERS 38

Les faits saillants 38
Les revenus 38
Les dépenses 39

LES ÉTATS FINANCIERS 41

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES 51

MESSAGE DU PRÉSIDENT

La contribution d'assurance annuelle pour les titulaires de permis de conduire est passée, depuis le 1er août 1987, de 31 $ à 25 $. À la même date, la contribution d'assurance perçue au moment du renouvellement de l'immatriculation diminuait de 114 $ à 99 $ pour les véhicules de promenade. Toutes les Québécoises et tous les Québécois qui ont un permis de conduire et possèdent une automobile bénéficient donc, depuis août dernier, d'une baisse annuelle de 14,5 % de leur contribution au régime public de l'assurance automobile.

L'amélioration exceptionnelle qu'a connue le bilan routier en 1986 et la bonne situation financière de la Régie de l'assurance automobile permettaient de réduire les contributions d'assurance. Le gouvernement du Québec, sous la recommandation du Conseil d'administration de la Régie, a voulu montrer de façon tangible que, si tous les usagers de la route étaient tenus de défrayer l'augmentation des coûts d'indemnisation des victimes d'accidents, ils devaient également être les premiers bénéficiaires d'une amélioration de la situation et qu'il était ainsi justifié de retourner aux automobilistes les sommes épargnées grâce à leurs comportements plus sécuritaires sur les routes.

Une baisse de tarifs ou de contributions c'est du rarement sinon du jamais vu. Il est donc difficile, malgré le grand nombre d'événements qui ont marqué l'année 1987 à la Régie de l'assurance automobile du Québec, de trouver un trait plus dominant.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan routier de 1986 représentait, compte tenu du nombre de véhicules en circulation et du kilométrage parcouru, sans doute la meilleure performance de l'histoire du Québec quant au nombre de décès. Le maintien de ces acquis apparaissait pour 1987 un défi de taille.

En période de grande expansion économique, le nombre de véhicules augmente, le transport des marchandises est en progression et les déplacements des personnes, à des fins d'affaires et de loisir, s'accroissent sensiblement surtout lorsque s'ajoutent aux facteurs économiques des conditions climatiques particulièrement favorables durant les mois d'été. Toutes ces variables étaient présentes en 1987 : une augmentation de plus de 5 % du parc des véhicules moteurs, une forte hausse du kilométrage parcouru, favorisé par un été que l'on peut qualifier d'exceptionnel.

Dans le passé, ces facteurs indicateurs de progrès et de développement ont été malheureusement toujours accompagnés d'un accroissement substantiel du nombre d'accidents et plus particulièrement du nombre de victimes.

Afin de briser ce schéma en 1987, tous les efforts ont été déployés tout au long de l'année pour sensibiliser tous les usagers de la route à une plus grande vigilance. L'accent a également été mis sur le port de la ceinture de sécurité dont le taux d'utilisation était à peine de 50 % en 1985. Cette mesure est le plus sûr moyen de diminuer le nombre de décès et la gravité des blessures.

Le Québec a terminé la dernière année avec une augmentation de 3 % du nombre de victimes de la route. Compte tenu des circonstances, cette légère hausse pourrait être considérée comme une bonne performance, d'autant plus que la gravité des blessures a sans aucun doute diminué. En effet, le taux d'utilisation de la ceinture est passé à 85,8 % durant les derniers mois de 1987, ce qui constitue le plus haut taux jamais atteint en Amérique du Nord.

Le bilan de 1987 reste toutefois inacceptable et il y a place pour une très nette amélioration. Des augmentations respectives du nombre de cyclistes et de piétons décédés de 22,6 % et 25,5 % appellent une intervention soutenue pour accroître la sécurité de ces usagers de la route. L'évolution des premiers mois de 1988 n'est guère plus encourageante.

LA RÉFORME ADMINISTRATIVE ET TECHNOLOGIQUE, UN SUCCÈS REMARQUABLE

La Régie a entrepris, au moment où elle s'est vu confier, il y a quelques années, l'administration du Bureau des véhicules automobiles, une double réforme, administrative et technologique, qui apparaissait indissociable. Il s'agissait alors de privilégier les valeurs suivantes : une priorité absolue au service à la clientèle, des employés mieux équipés et plus productifs plutôt que plus nombreux, un rapprochement de l'administration centrale du citoyen en région et enfin une simplification du processus plutôt que l'automatisation de la complexité.

Cette double réforme a été menée à terme en 1987. Le réseau des points de service est maintenant rationalisé et totalement relié à une banque de données centrale, ce qui permet une mise à jour instantanée à la suite de chaque opération, peu importe où elle s'effectue. Le citoyen en région est donc aussi bien servi que s'il s'adressait au siège social.

Il n'y a plus de longues files d'attente dans nos points de services. La très grande majorité des clients sont servis en deçà de 15 minutes. Les remboursements se font instantanément au comptoir dans la quasi-totalité des cas. Le contrôle de la perception est maintenant très étanche.

De plus, la maîtrise par la Régie de technologies nouvelles a généré d'autres retombées intéressantes. Nous avons signé, en 1987, une entente avec une jeune entreprise québécoise pour commercialiser des logiciels que la Régie a mis au point pour ses propres besoins. Par ailleurs, les provinces canadiennes décidaient dernièrement d'installer un nœud central de télécommunication interprovinciale dans la salle des ordinateurs de la Régie à cause de notre autorité dans ce domaine. En outre, à plusieurs reprises, en 1987, le Québec a été invité à aller présenter aux États-Unis son expérience en matière de sécurité routière et de développement de systèmes.

La Régie a dû investir, sur une période d'un peu plus de quatre ans, environ 60 millions de dollars en technologie. N'eut été cependant de cet investissement, nous aurions dû accroître le personnel de plusieurs centaines d'années-personnes. La productivité, au cours de cette période, s'est accrue de plus de 80 %, ce qui représente une économie de l'ordre de 25 millions de dollars par année.

Les côtés noirs et les échecs des applications technologiques, en particulier en informatique, font toujours l'objet de nombreux sarcasmes. Par contre, les bons coups ne sont pratiquement jamais soulignés. Au cours des dernières années, la Régie a effectué la refonte des systèmes d'indemnisation, de la gestion du Code de la sécurité routière et de la bureautique et, dans tous les cas, avec beaucoup de succès grâce à une équipe de spécialistes de grande valeur mais également grâce à l'engagement constant de la Direction et des membres du personnel concernés.

LA SITUATION FINANCIÈRE

La baisse des contributions d'assurance aura pour effet de diminuer les revenus annuels de la Régie d'environ 50 millions de dollars. L'impact de cette mesure sur les revenus de 1987 est cependant minime puisque la nouvelle tarification n'a pris effet que le 1er août. Par ailleurs, le renouvellement de l'immatriculation est étalé tout au long de l'année et celui des permis de conduire est valide pour deux ans; ce n'est donc qu'en 1988 que la majeure partie de l'effet de la diminution des contributions d'assurance se reflétera sur les revenus.

La Régie a terminé l'année 1987 avec un surplus d'opération de 12,2 millions de dollars. Cette performance est d'abord due à la croissance exceptionnelle du nombre de véhicules en circulation. Elle est également attribuable à l'augmentation de plus de 9 % des revenus de placement. Les revenus globaux se sont accrus de 6,1 % alors que les dépenses n'augmentaient que de 4,6 %.

L'ensemble des changements effectués et des écarts observés entre décembre 1986 et décembre 1987 a permis d'établir à 154,5 millions de dollars le montant dégagé dans la réserve actuarielle des années antérieures. Ces changements sont dus, pour l'essentiel, à l'évolution du taux d'inflation qui est demeuré en deçà du taux anticipé et de la révision des hypothèses d'incapacité. Grâce notamment aux efforts de réadaptation, plus de victimes peuvent retrouver totalement ou en partie leur autonomie et retourner sur le marché du travail, ce qui diminue d'autant les taux de persistance d'incapacité.

L'expérience de la Régie est encore relativement jeune mais, avec le temps, il sera possible de mieux stabiliser la réserve actuarielle, du moins en ce qui concerne les hypothèses d'incapacité. Par ailleurs, le taux d'inflation et le taux de rendement net des placements sont difficilement prévisibles sur une longue période et il faudra annuellement procéder à des ajustements de la réserve actuarielle pour tenir compte de leur évolution.

UN CHANGEMENT À UNE CONVENTION COMPTABLE

Lorsque le conducteur ne renouvelle pas son permis de conduire, il a en principe une dette envers la Régie. Cependant, la politique de la Régie est de ne pas tenter de récupérer ces montants, et pour cause. Comment est-il possible d'expliquer une telle démarche à la clientèle? Les contributions reportées, qui sont apparues aux bilans successifs de la Régie depuis 1978, ne reflètent donc pas la réalité.

Depuis janvier 1986, la situation a été corrigée pour les nouveaux titulaires de permis de conduire: les périodes de contribution d'assurance et la validité du permis sont les mêmes.

Afin d'avoir le même traitement pour l'ensemble des titulaires de permis, le Conseil d'administration a décidé d'apporter cette année une modification à la convention comptable touchant les contributions d'assurance, rectifiant ainsi les périodes de contributions reportées. Ces changements n'ont aucun effet sur les titulaires de permis de conduire; il s'agit strictement d'une modification à une convention comptable.

Par ailleurs, il devenait important de modifier le règlement à l'égard des revenus provenant des contributions de permis de conduire afin, essentiellement, de permettre de calculer le remboursement des contributions d'assurance en fonction de la nouvelle période de contribution. Chaque année environ 25 000 titulaires demandent d'annuler leur permis de conduire. A compter du 1er juillet 1988, la Régie remboursera les contributions d'assurance, au moment de l'annulation d'un permis, en fonction de la période de validité des permis.

LES DÉPÔTS À PARTICIPATION ET LA CRISE BOURSIÈRE

Les placements à long terme de la Régie sont constitués d'unités de dépôts à participation du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Ce Fonds général est composé, pour environ le quart, d'actions canadiennes. L'ensemble du Fonds général a donc été affecté par la correction sévère qu'ont connue tous les marchés boursiers en octobre dernier.

La Régie possédait, au 31 décembre 1987, 4 779 102 unités de participation du Fonds général comparativement à 4 338 023 unités, un an plus tôt. La valeur de réalisation de chacune de ces unités est passée de 859,30 $, à la fin de 1986, à 814,63 $, au 31 décembre 1987. La crise boursière a donc contribué à diminuer la valeur de réalisation des placements de la Régie de l'ordre de 200 millions de dollars.

Cette situation n'est cependant pas inquiétante puisqu'à long terme rien ne permet de croire que le rendement des actions ne continuera pas à surpasser celui des obligations. Comme il s'écoulera encore plusieurs années avant que la réserve actuarielle n'arrive à maturité, il est souhaitable d'accorder encore plus de place aux actions dans la constitution du portefeuille de placements de la Régie. La gestion du Fonds général ne peut pas se faire qu'en fonction des intérêts de la Régie de l'assurance automobile puisque celle-ci n'est pas le seul ni le principal déposant dans ce Fonds mais, faute de bénéficier d'un fonds particulier, la Régie ne peut que souscrire à l'objectif d'accroître la part relative de ses actions dans la composition de l'actif du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

1988 — ANNÉE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Rien n'est acquis en matière de sécurité routière. Le ralentissement des campagnes de sensibilisation ou le relâchement de la surveillance policière sont toujours suivis d'une reprise des mauvaises habitudes et conséquemment de l'accroissement des accidents. Ce constat est l'une des raisons qui ont motivé le gouvernement à proclamer, 1988, Année de la sécurité routière au Québec. Voilà une excellente occasion de redoubler d'effort et d'entraîner tous les intervenants à une action encore plus soutenue et mieux concertée.

Jean-P. Vézina

CONSEIL D'ADMINISTRATION

***Roger Dionne**, administrateur*
Président de l'Office de l'habitation de Montréal

***Roland Tremblay**, courtier*
Cyrille Taillon assurances ltée

***Michel Demers**, avocat*
Stein, Monast, Pratte & Marseille (Québec)

***Georges Gagné**, administrateur*
Président
Les Transports Delson Ltée (Delson)

***Jean-J. Frenette**, c.g.a.*
Directeur adjoint à l'accueil
Office du tourisme et des congrès (CUQ)

PRÉSIDENT

***Jean-P. Vézina**, économiste*
Président-directeur général
Régie de l'assurance automobile du Québec

Robert B. Keefler, *ingénieur*
Président
Centre d'orientation de la vie

Marc-a. Fortier, *Adm. A.*
Président
Serviam Inc. (Québec)

VICE-PRÉSIDENT

Paul Vézina, *avocat*
Vézina, Pouliot & Associés (Québec)

Louise Roy,
Directeur exécutif
Cirque du Soleil

Miriam Grassby, *avocate*
Grassby, Pilon (Montréal)

COMITÉ
DE DIRECTION

VICE-PRÉSIDENT
À LA PLANIFICATION
Michel Roy,
vice-président

Alain Bélanger,
secrétaire Adjoint exécutif
au président-directeur général

DIRECTION GÉNÉRALE
Jean-P. Vézina,
président-directeur général

VICE-PRÉSIDENCE
AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
Georges Lalande,
vice-président

VICE-PRÉSIDENT
À L'ADMINISTRATION ET AUX FINANCES
Claire Monette,
vice-présidente

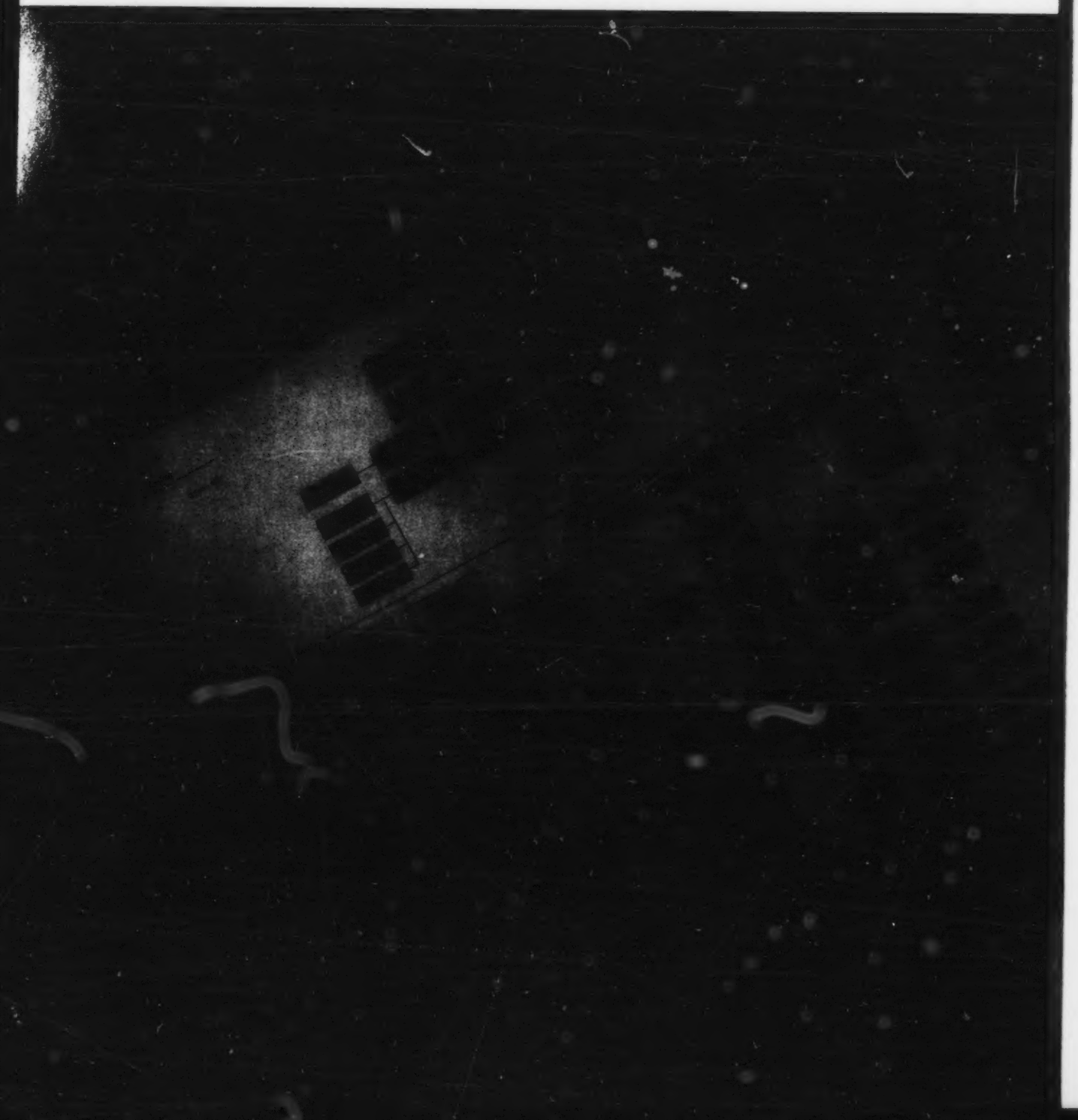
VICE-PRÉSIDENT
AUX SERVICES AUX ACCIDENTÉS

Ronald Clark,
vice-président

VICE-PRÉSIDENCE
AUX OPÉRATIONS RÉGIONALES

Denis L'Homme,
vice-président

ORGANIGRAMME



LA RÉGIE

Créée en 1977, la Régie de l'assurance automobile du Québec est une corporation au sens du Code civil et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Régie devant l'Assemblée nationale, depuis octobre 1980.

La Régie a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. Trois plans d'action à la fois distincts et complémentaires s'intègrent à cette mission. Il s'agit du CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER, de la PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE et de l'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE.

D'une part, elle prévient les accidents et les dommages corporels qui y sont associés, soit par la recommandation et l'application des normes appropriées, soit par des moyens persuasifs reposant sur des efforts de sensibilisation, d'éducation et de concertation auprès de la population et des intervenants concernés.

D'autre part, elle réduit les conséquences des dommages corporels pour les accidentés par l'indemnisation de leur perte économique et par leur réadaptation.

Ainsi, pour accomplir cette mission, la Régie exerce le rôle de gestionnaire principal du Code de la sécurité routière, de chef de file en prévention routière et d'administrateur du régime universel d'assurance automobile contre les dommages corporels.

La Régie perçoit également les revenus de l'Etat reliés au permis de conduire et à l'immatriculation. La Régie effectue en outre le contrôle de l'assurance responsabilité contre les dommages matériels.

LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER

En tant que gestionnaire principal du Code de la sécurité routière, la Régie de l'assurance automobile du Québec assume les multiples mandats liés à la gestion du permis de conduire, de l'immatriculation et de la sécurité des véhicules.

En 1987, la Régie...

... a effectué 2 656 926 opérations relatives à l'évaluation des conducteurs, à la délivrance et au renouvellement des permis de conduire;

... a enregistré aux dossiers des conducteurs 713 994 avis d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude et a informé 171 307 conducteurs qu'ils avaient accumulé six points d'inaptitude et plus;

... a immatriculé 3 650 105 véhicules et a effectué 5 920 848 opérations relatives à l'immatriculation des véhicules;

... a effectué 59 207 inspections mécaniques des composantes sécuritaires des véhicules moteurs;

... a contribué directement à l'augmentation de la sécurité dans le transport routier en travaillant à la définition et à l'implantation de nouvelles normes en matière de sécurité dans le camionnage et le transport des personnes.

LA RECOMMANDATION ET L'APPLICATION DES NORMES

Le Code de la sécurité routière contient l'ensemble des règles destinées à rendre l'utilisation du réseau routier au Québec le plus sécuritaire possible pour les usagers de la route.

Conformément aux mandats qui lui sont dévolus par cette loi, la Régie doit s'assurer que les conducteurs possèdent les connaissances et les habiletés requises pour conduire un véhicule sur la voie publique. Elle veille donc à la qualité de la formation des conducteurs et à l'évaluation de leur compétence. Elle a aussi la responsabilité d'exercer un suivi du comportement et de la santé du conducteur pour s'assurer qu'il est toujours apte à utiliser un véhicule routier.

La Régie effectue également la vérification mécanique des éléments sécuritaires de certaines catégories de véhicules afin d'éviter que leur mauvais état ne soit la cause d'accidents. Elle fixe, par ailleurs, des normes d'utilisation des véhicules.

LES FAITS SAILLANTS DU DERNIER EXERCICE

Terminée en juin, la réforme des systèmes administratifs et informatiques a permis d'améliorer le contrôle et l'efficacité des activités. Des services de plus grande qualité sont maintenant offerts au public. Au 31 décembre 1987, le réseau comprenait 209 points de services fonctionnant avec les nouveaux systèmes informatisés.

Le 1er janvier 1987, la nouvelle structure tarifaire des droits d'immatriculation et des contributions d'assurance est entrée en vigueur. Cela a permis de simplifier le processus par une réduction du nombre de catégories de tarification.

Le critère de tarification des véhicules commerciaux (camions) basé antérieurement sur la masse totale en charge a été remplacé par celui du nombre d'essieux. Ce nouveau critère a

permis d'introduire une plus grande équité en matière de précision et de fiabilité.

Les travaux du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) destinés à mettre en place le nouveau Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers se sont poursuivis. Mis en application graduellement à compter du 1er janvier 1988, ce nouveau Code instaure les normes canadiennes à l'égard des conducteurs des véhicules et des entreprises de transport routier.

Le Québec a pu exprimer sa position sur chacune des normes du Code canadien par une participation soutenue de la Régie aux groupes de travail canadiens. Il a ainsi pu orienter l'application des normes en tenant compte de la réalité québécoise, particulièrement en concevant, en collaboration avec les associations concernées, un système de contrôle des transporteurs routiers comprenant une table de points d'inaptitude imputables aux transporteurs.

Le projet de loi 73, adopté par l'Assemblée nationale en décembre 1987, a permis de modifier le Code de la sécurité routière afin que les normes du Code canadien puissent être appliquées au Québec. Ce projet de loi a également apporté certains ajustements au Code de la sécurité routière. Ainsi les personnes handicapées ont maintenant un accès exclusif aux espaces de stationnement qui leur sont réservés.

LES OPÉRATIONS RELIÉES AU PERMIS DE CONDUIRE ET À L'IMMATRICULATION

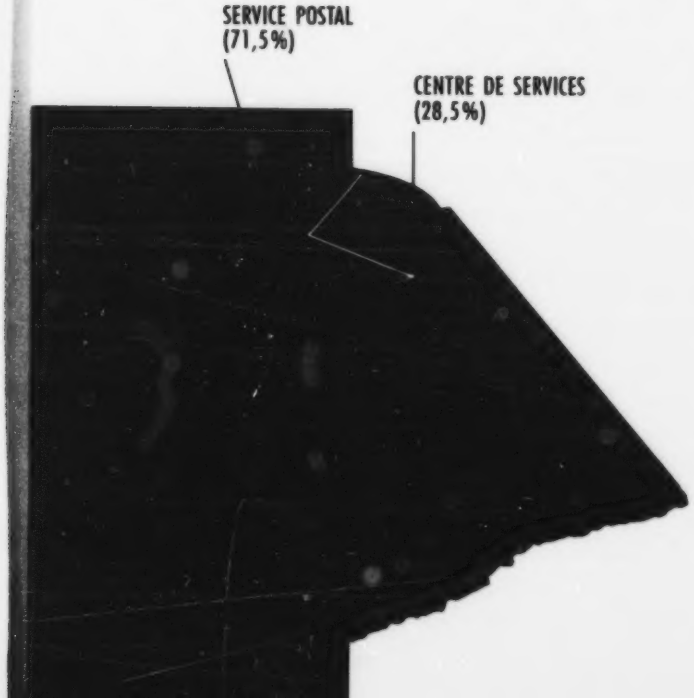
Au cours de la dernière année, la Régie de l'assurance automobile a perçu 898,6 millions $ répartis ainsi : 487,7 millions $ pour la Régie ; 339,2 millions $, au nom du ministère des Finances, pour les droits de permis et d'immatriculation ; 32,1 millions $, au nom du ministère du Revenu, pour la taxe de vente lors de l'acquisition de véhicules entre particuliers ; et 39,6 millions $ pour la taxe de vente sur les assurances.

Les trois volets de la gestion du Code de la sécurité routière, registraire, perception de fonds et sécurité routière mettent annuellement la Régie en relation directe avec près de 4 millions de citoyens de même qu'avec de nombreux interlocuteurs, au Québec et ailleurs en Amérique du Nord.

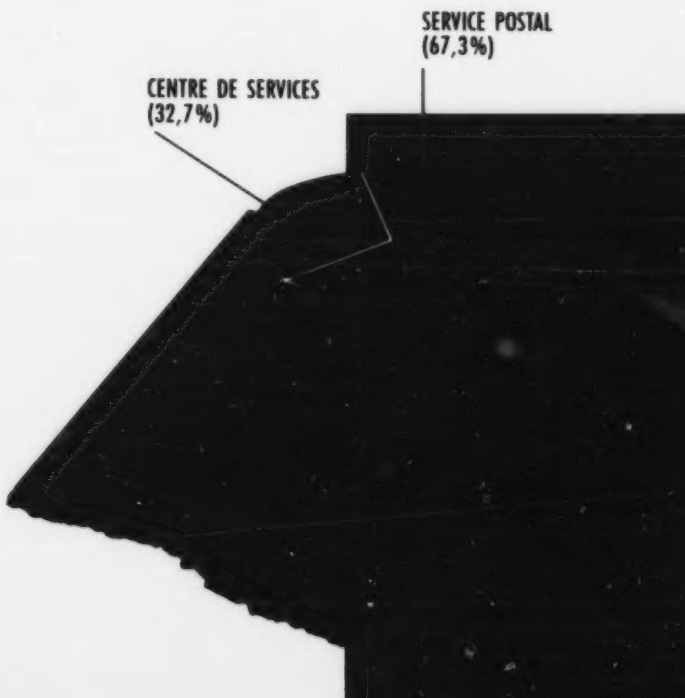
NOMBRE D'OPÉRATION RELATIVES AU PERMIS DE CONDUIRE

	CENTRES DE SERVICES					SERVICE POSTAL	
	Examens théoriques et pratiques	Apprenti-conducteur	Renouvellement	Autres	Total	Renouvellement	Grand total
1987	**398 623**	**150 234**	**628 339**	**187 489**	**1 364 685**	**1 292 241**	**1 292 241**
1986	421 030	151 243	541 413	144 611	1 258 297	1 359 953	1 359 953

RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS DE PERMIS DE CONDUIRE
1986 : 1 901 366



RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS DE PERMIS DE CONDUIRE
1987 : 2 656 926



LES USAGERS DE LA ROUTE

LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Parmi les conditions préalables pour obtenir un permis autorisant la conduite d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette, il faut avoir suivi avec succès un cours de conduite approuvé par la Régie. Ce cours est donné par les écoles de conduite privées et quelques commissions scolaires qui sont titulaires d'un permis d'école de conduite.

Pour assurer la qualité de la formation des conducteurs et une uniformité de l'enseignement, la Régie élabore les programmes cadre de formation, prescrits par le Règlement sur les écoles de conduite, qu'elle doit mettre en application.

En 1987, la Régie a procédé à la mise en application du nouveau Règlement sur les écoles de conduite et du moratoire sur la délivrance de nouveaux permis d'écoles de conduite. Au 30 juin 1987, elle a procédé au dernier renouvellement massif des permis d'écoles de conduite et d'enseignement puisqu'ils sont dorénavant étalés.

La Régie a renouvelé en 1987, 450 permis d'école de conduite
5 dans la classe de conduite de motocyclette,
300 dans la classe de conduite automobile et
145 dans la classe automobile/motocyclette.

Ces écoles ont fait l'objet de plus de 1 300 visites, par les préposés aux établissements accrédités, dans le but de vérifier le respect des exigences pédagogiques et administratives édictées par le Règlement sur les écoles de conduite.

Au 30 juin, la Régie a procédé à 1 918 renouvellements de permis d'enseignement, soit 1 139 permis de moniteurs et 779 permis d'instructeurs.

La mise en vigueur du nouveau règlement a entraîné l'élaboration de nouvelles politiques, directives et normes d'enseignement et de contrôle de l'enseignement. Par ailleurs, le constant souci d'améliorer les opérations, le service à la clientèle et la protection du public ont amené la Régie à effectuer une tournée d'information et à revoir les différents outils pédagogiques et promotionnels nécessaires.
La Régie a également consacré beaucoup d'efforts à la définition de l'encadrement pédagogique et à la définition des normes et politiques d'obtention du permis de conduire.

L'ÉVALUATION DES CANDIDATS AU PERMIS DE CONDUIRE

Après avoir suivi avec succès un cours de conduite pour le véhicule de promenade ou la motocyclette, le candidat désireux d'obtenir un permis de conduire de la classe correspondante doit se présenter aux examens de la Régie. De plus, pour être admissible aux examens autorisant la conduite d'un véhicule lourd ou d'un véhicule affecté au transport de personnes, le candidat doit posséder une expérience de la conduite d'un véhicule de promenade : un an pour un taxi, deux ans pour un véhicule lourd et trois ans pour un autobus.

L'amélioration des examens demeure une préoccupation constante de la Régie, puisque ceux-ci déterminent l'objectif à atteindre en matière de qualité de la formation des conducteurs. En outre, avant de délivrer un permis de conduire, la Régie doit s'assurer que le candidat a acquis les connaissances et possède les habiletés requises pour la conduite d'un véhicule automobile. Deux types d'examens sont utilisés, l'un théorique et l'autre pratique. Les personnes dont le permis de conduire a été révoqué doivent pour leur part subir un examen de réinsertion.

Les permis de conduire sont renouvelables tous les deux ans, à la date d'anniversaire du titulaire, ce qui représente 1,9 million de permis renouvelés chaque année.

En 1987, la Régie s'est chargée de l'évaluation médicale ponctuelle de 182 776 conducteurs pour s'assurer de leur capacité à conduire un véhicule routier. L'évaluation des dossiers les plus complexes est assurée par un comité médical et optométrique. Composé de membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec, ce comité est chargé de donner son avis et de formuler des recommandations sur la vision et l'état de santé requis pour la conduite d'un véhicule routier.

En 1987, l'évaluation médicale de même que les procédures, les normes et les formulaires qui y sont associés ont été modifiés dans le but d'appliquer les nouvelles prescriptions légales et réglementaires du nouveau Code de la sécurité routière. La mise en application des dispositions du Code a également entraîné l'élaboration des normes médicales relatives à la délivrance et au renouvellement des vignettes d'identification pour les personnes handicapées.

LE SUIVI DE L'APTITUDE À CONDUIRE

En raison des conséquences sociales et économiques des accidents de la route, le Code de la sécurité routière comporte des dispositions d'ordre préventif et punitif à l'égard des comportements fautifs ou dangereux des conducteurs.

Ainsi, la Régie doit révoquer le permis de conduire de toute personne déclarée coupable d'une infraction au Code criminel commise avec un véhicule routier, comme la conduite en état d'ébriété. Pour ces infractions, le Code de la sécurité routière prévoit la révocation du permis et la suspension du droit d'en obtenir un autre pendant :

- un an pour une première infraction criminelle reliée à la conduite automobile ;
- deux ans pour une deuxième infraction criminelle commise au cours des cinq dernières années ; et
- trois ans pour toute infraction criminelle subséquente commise au cours des cinq dernières années.

Le Code de la sécurité routière supprime en outre la possibilité pour une personne d'obtenir un permis restreint lorsqu'elle est condamnée pour une infraction criminelle.

De plus, à l'égard de certaines infractions au Code de la sécurité routière, la Régie administre un système de points d'inaptitude basé sur la gravité relative de chacune des infractions. Lorsque le conducteur a six points d'inaptitude ou plus, il reçoit un avis l'informant de l'état de son dossier et l'invitant à modifier ses habitudes de conduite. L'accumulation de douze points d'inaptitude ou plus à son dossier, au cours d'une période de deux ans, entraîne la révocation de son permis de conduire.

Dans ce cas, la suspension du droit d'obtenir un nouveau permis est de trois mois et un examen théorique est obligatoire pour conduire à nouveau. La durée d'une deuxième révocation à l'intérieur de ce délai est de six mois et celle d'une troisième est d'un an.

NOMBRE DE TITULAIRES SELON LES CLASSES AUTORISÉES

Classe de véhicules autorisées	Nombre de TITULAIRES[1] au 87-12-31	Nombre de TITULAIRES[1] 86-12-31
Véhicules routiers de moins de 11 000 kg incluant les véhicules de promenade	3 865 528	3 798 878
Motocyclettes[2]	2 701 744	2 738 716
Véhicules routiers de 11 000 kg et plus	731 954	741 963
Autobus et minibus	57 176	56 438
Taxis	23 960	24 115

1 Un titulaire de permis de conduire peut posséder plus d'une classe de permis autorisée.
2 Les titulaires ayant obtenu leur permis avant juillet 1978 ont conservé certains privilèges. Ainsi l'obtention du permis de conduire donnait automatiquement le droit de conduire une motocyclette à moins d'avoir un handicap physique.

NOMBRE DE RÉVOCATIONS DU PERMIS DE CONDUIRE OU DE SUSPENSIONS DU DROIT D'EN OBTENIR UN

	1987	1986
Infractions criminelles		
- trois mois	5 010[1]	20 512
- six mois	926[1]	3 447
- entre un et deux ans	19 137	1 922
- deux ans et plus	491	34
Sous-total	**25 564**	**25 916**
Points d'inaptitude		
- trois mois	10 944	9 381
- six mois	301	1 236
- douze mois	118	96
Sous-total	**12 363**	**10 713**
TOTAL	**37 927**	**36 629**

1 Au cours de 1987, la durée des suspensions de droit a été augmentée pour la plupart des infractions criminelles. Ainsi, pour une première infraction de ce type, la durée de suspension du droit d'obtenir un permis est passée à un an ; à deux ans pour une première récidive et à trois ans pour une seconde récidive.

Un permis restreint, pour une période ne dépassant pas trois mois, peut être délivré à une personne dont le permis de conduire est révoqué pour la première fois depuis deux ans. Cette personne doit toutefois avoir obtenu une ordonnance d'un juge après avoir fait la preuve qu'elle a absolument besoin de conduire un véhicule dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance. En 1987, 3 345 permis restreints ont été délivrés comparativement à 4 334 en 1986.

En cours d'année, 713 994 avis d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude ont été enregistrés aux dossiers des conducteurs et 171 307 conducteurs ont été informés qu'ils avaient accumulé six points d'inaptitude et plus. De plus, 3 441 conducteurs ont vu leur droit d'obtenir un permis suspendu pour avoir conduit durant une révocation ou une suspension.

La Régie a également le pouvoir de suspendre un permis ou de restreindre son utilisation pour des raisons de santé ou pour un refus de se conformer aux examens médicaux ou de compétence prescrits. En 1987, des suspensions de classes ou de permis ont été imposées à 3 324 personnes pour des raisons médicales, alors que 40 713 titulaires de permis ont été affectés par des suspensions administratives de leur permis de conduire pour ne pas avoir fourni les rapports médicaux requis dans le délai prévu.

De concert avec le ministère de la Justice, la Régie appliquera en 1988 les nouvelles dispositions de la Loi 76 concernant la suspension du permis de conduire pour amendes non payées à la suite d'infractions au Code de la sécurité routière ou à un règlement municipal de circulation.

LES VÉHICULES ROUTIERS

L'IDENTIFICATION DES VÉHICULES ET DE LEURS PROPRIÉTAIRES

Au Québec, toute personne qui est propriétaire d'un véhicule routier doit l'immatriculer à moins qu'elle n'en soit exemptée par le Code de la sécurité routière. Généralement, les exemptions portent sur les véhicules entreposés chez les commerçants, la machinerie agricole et les véhicules de loisir dans les cas prévus par règlement. Les commerçants, de même que les recycleurs, doivent tenir un registre des véhicules qu'ils possèdent.

Ainsi, puisque les véhicules entreposés chez les commerçants sont exemptés d'immatriculation, la Régie commence à exercer son rôle de registraire lorsqu'un premier droit de circuler est demandé pour un véhicule. La Régie a alors la responsabilité d'effectuer un constat de la propriété des véhicules neufs et des véhicules d'occasion avant d'accorder un droit de circuler. A cet effet, elle s'est donné de nouveaux outils et a renforcé ses contrôles administratifs, notamment par l'accrédition des recycleurs et le contrôle des véhicules mis au rancart.

NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION SELON LA CATÉGORIE DE PLAQUES

CATÉGORIE DE PLAQUES	Nombre de VÉHICULES au 87-12-31	Nombre de VÉHICULES au 86-12-31
Promenade	2 673 564	2 605 808
Commercial		
– véhicules de 3 000 kg et plus	79 210	72 095
– véhicules de 3 000 kg et moins	336 007[1]	227 621
Transport de personnes		
– taxi	8 472	8 504
– autobus	4 747	4 618
– autobus scolaire	9 264	8 809
– autres	3 796	3 713
Motocyclette	89 442	96 167
Cyclomoteur	25 303	25 859
Autres usages		
– gouvernement	46 045	41 530
– véhicule-outil	30 900	27 532
– producteur agricole	35 631	34 744
– commerçant	10 072	11 075
– habitation motorisée	5 782	4 573
Circulation restreinte		
– tracteur de ferme	67 694	68 015
– motoneige	83 397	76 409
– autres	150 779	150 081
TOTAL	3 650 105	3 467 153

1 Cette augmentation s'explique par l'entrée en vigueur le 1er janvier 1987 de l'intégration à la catégorie commerciale de certains véhicules de promenade utilisés à des fins commerciales ou professionnelles.

En 1987, l'introduction d'un nouveau système informatisé du compte-client a permis d'effectuer les remboursements et les recouvrements plus rapidement et la quasi-totalité au comptoir. Ce système permet l'obtention d'une information sur le compte d'un client tant à ce qui a trait au permis de conduire qu'à l'immatriculation.

La Régie a procédé, en 1987, à une vaste consultation en vue de proposer une réduction considérable du nombre de catégories de plaques d'immatriculation.

La Régie a continué de jouer un rôle très actif au sein des groupes de travail du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) dans le cadre d'un vaste projet de simplification administrative. Ce projet comporte deux composantes majeures : l'implantation d'un guichet unique pour la perception des droits dans le cadre de l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules routiers (ECIV) et l'échange informatisé de données entre les provinces à compter de 1989.

Afin de réduire le fardeau financier des transporteurs, cette entente prévoit la répartition des droits d'immatriculation au prorata du kilométrage parcouru dans chacune des provinces. Avec le guichet unique, le transporteur pourra payer tous ses droits d'immatriculation à une seule province, au lieu de faire affaire directement avec chacune d'elles.

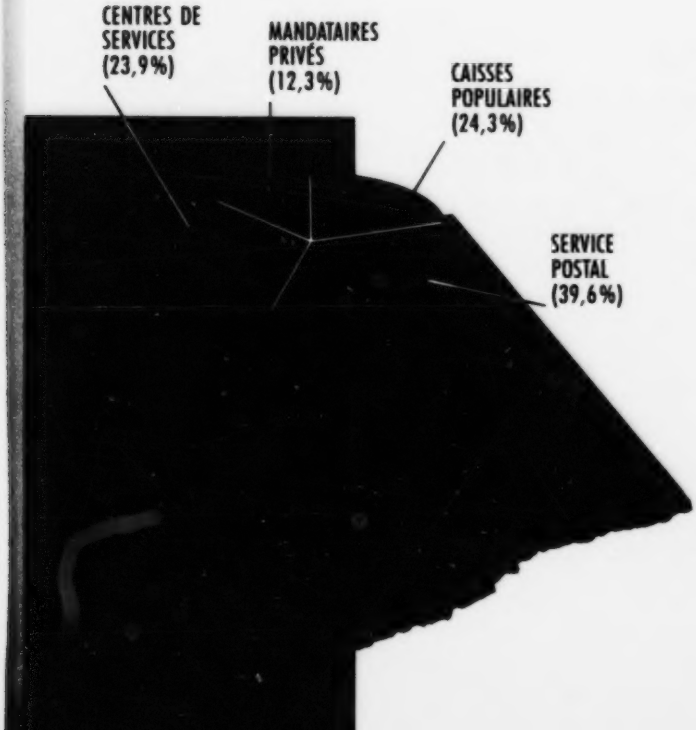
La Régie, par ailleurs, a adapté ses services aux besoins des entreprises qui doivent effectuer, chaque année, un grand nombre d'opérations d'immatriculation. Ainsi, les modalités

RÉPARTITION DES OPÉRATIONS D'IMMATRICULATION

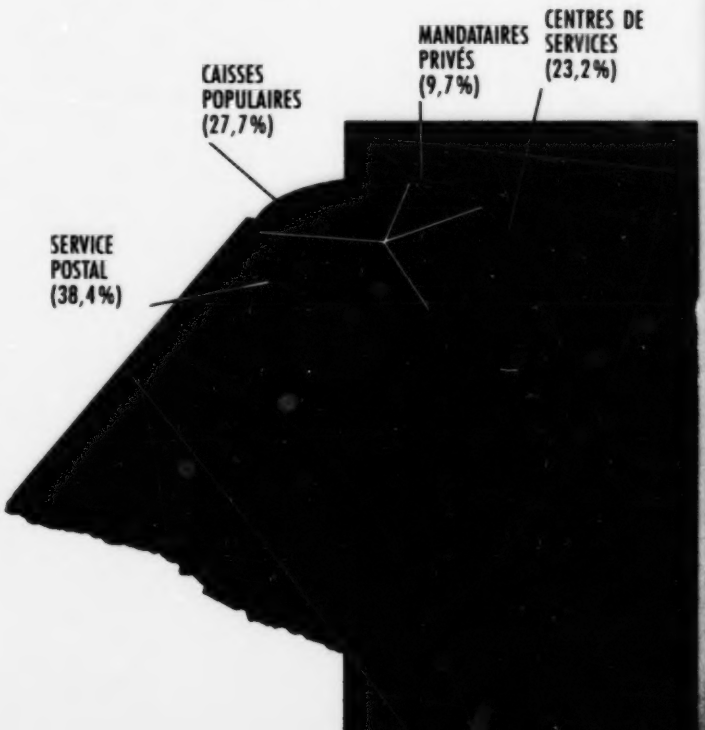
	RENOUVELLEMENT		ACQUISITION		AUTRES[1]		TOTAL	
	1987	1986	1987	1986	1987	1986	1987	1986
Centres de services	**742 615**	595 109	**645 322**	672 093	**412 434**	335 266	**1 800 371**	1 602 468
Mandataires privés	**382 693**	248 135	**454 835**	297 489	**245 366**	122 584	**1 082 894**	668 208
Caisses populaires	**757 047**	734 062	**711 627**	718 288	**334 991**	236 616	**1 803 665**	1 688 966
Total du réseau	**1 882 355**	1 577 306	**1 811 784**	1 687 870	**992 791**	694 466	**4 686 930**	3 959 642
Service postal	1 233 918	984 340					1 233 918	984 340
GRAND TOTAL	**3 116 273**	2 561 646	**1 811 784**	1 687 870	**992 791**	694 466	**5 920 848**	4 943 982

(1) Les autres transactions d'immatriculation comprennent les remisages, les remplacements de pièces, les modifications du dossier véhicule et les retraits d'un véhicule.

RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS D'IMMATRICULATION 1986



RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS D'IMMATRICULATION 1987



administratives reliées au renouvellement de l'immatriculation des véhicules appartenant à cette clientèle et à l'ensemble des personnes possédant une immatriculation ont été modifiées en regroupant tous les véhicules d'un même propriétaire. Ceci facilite les procédures à effectuer par les clients et augmente l'efficacité de la Régie tout en permettant des économies appréciables.

En vertu de la politique de réciprocité en matière d'immatriculation dans le transport routier international adoptée par le gouvernement en 1982, des accords permettent aux transporteurs d'éviter de multiplier les frais d'immatriculation et facilitent la libre circulation des véhicules. La Régie est chargée de l'administration des 37 accords de réciprocité conclus à cet effet.

LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Diverses études démontrent qu'un pourcentage appréciable des accidents de la route sont attribuables à des véhicules dont l'état mécanique est défectueux. La vérification mécanique des éléments sécuritaires d'un véhicule fait partie intégrante des responsabilités de la Régie puisqu'elle découle de sa mission de sécurité routière.

Les véhicules suivants sont soumis à la vérification mécanique obligatoire annuelle ou semi-annuelle : les autobus et les véhicules d'écoliers, les taxis, les ambulances et les véhicules des écoles de conduite. La Régie possède deux centres permanents de vérification mécanique, l'un à Québec, l'autre à Montréal. Les autres régions du Québec sont desservies par des inspecteurs qui y sont affectés en permanence.

La Régie effectue périodiquement, avec la collaboration de la Sûreté du Québec et des autres services policiers, des campagnes d'inspection des véhicules de promenade.

Un programme-pilote de contrôle routier réalisé de la mi-mars à la fin octobre a permis de renforcer l'application du Code de la sécurité routière et la réglementation inhérente à certaines lois dont celles sur le transport, sur le carburant, sur les denrées agricoles, sur le revenu, etc. À l'occasion de cette opération, 17 874 véhicules ont été inspectés dont 10,4 % ont été jugés conformes, 71,6 % ont été jugés non conformes à cause de défectuosités mineures et 10,0 % ont été jugés non conformes en raison de défectuosités majeures.

À ces 17 874 inspections se sont ajoutées 45 274 inspections effectuées dans le cadre des opérations régulières. Ces 59 207 inspections se répartissent ainsi : 15 885 pour les véhicules dont l'inspection est biannuelle (autobus, minibus, véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite, à l'exception des motocyclettes et taxis), 26 736 pour ceux dont l'inspection est annuelle (véhicules servant principalement à un transport de biens et dont la masse nette est de plus de 5 500 kg, motocyclettes utilisées pour l'enseignement par une école de conduite, véhicules d'urgence) ainsi que 16 586 véhicules de promenade et véhicules modifiés.

Avec l'adoption du nouveau Code de la sécurité routière, il est devenu possible de mettre plus de vigueur dans les programmes de vérification mécanique et de faire respecter les avis de non-conformité remis aux propriétaires dont le véhicule présentait des défectuosités lors de la vérification mécanique. À cette fin de contrôle, un système du suivi des certificats a été mis au point permettant de vérifier si les réparations ont été effectuées ou non ; dans ce cas, après avertissement, le propriétaire récalcitrant s'expose à l'imposition d'amendes. Il se peut aussi que le propriétaire ne puisse pas renouveler l'immatriculation de son véhicule tant et aussi longtemps qu'il n'a pas démontré, à la satisfaction de la Régie, que le véhicule a subi les réparations prévues en regard des défectuosités relevées lors de la vérification.

La Régie apporte également son soutien aux corps policiers en leur assurant, entre autres, par le Centre de renseignements policiers du Québec, la diffusion de l'information contenue dans les fichiers de l'immatriculation et du permis de conduire. La mise en place d'un nouveau système en mars 1987, permettant aux corps policiers d'interroger directement l'ordinateur de la Régie a eu un impact direct sur le nombre de recherches effectuées. De plus, la concertation avec les corps policiers a permis de renouveler le rapport d'accidents qui sera utilisé dans une version simplifiée au cours de 1988.

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

Tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit posséder une police d'assurance de responsabilité d'un montant minimal de 50 000 $ garantissant l'indemnisation des dommages matériels causés par son véhicule, ou produire une attestation selon les modalités déterminées par règlement.

Au cours de 1987, la Régie a effectué une vérification de l'assurance obligatoire auprès de 22 876 propriétaires d'automobile. Durant l'année, 4 900 suspensions du permis et de l'immatriculation ont été imposées à la suite d'un accident sans assurance, d'un bris d'entente relative au remboursement des dommages causés et d'un jugement qui y a été associé.

Certaines personnes n'ayant pas donné une suite satisfaisante à une vérification de l'assurance, la Régie a dû présenter, à la Sûreté du Québec, 3 431 requêtes pour confiscation de plaques, de certificats d'immatriculation et de permis de conduire. La Régie a intenté 658 poursuites judiciaires à la suite de toutes ces opérations.

L'ACCRÉDITATION DES COMMERCES DE VÉHICULES ET DES GARAGES

La Loi interdit à toute personne de faire le commerce de véhicules automobiles à moins d'avoir obtenu une licence à cette fin. La Régie est chargée de la délivrance de cette licence. Le commerçant de véhicules qui en fait la demande doit, auparavant, fournir un cautionnement à la Régie pour garantir à tout acheteur d'un véhicule volé qu'il sera remboursé.

La délivrance de cette licence vise avant tout la protection du consommateur. Cependant, comme la Régie a la responsabilité de vérifier la propriété des véhicules avant d'en effectuer l'immatriculation, les commerçants de véhicules sont, par la nature de leur commerce, des partenaires de la Régie. En 1987, la Régie a délivré ou renouvelé 5 864 licences de commerçants de véhicules et 7 licences de recycleurs.

LES PERMIS SPÉCIAUX

La Régie délivre, après consultation auprès du ministère des Transports, les permis spéciaux de circulation pour les véhicules dont le poids et la dimension excèdent les normes en vigueur. Au cours de l'année 1987, 22 767 permis spéciaux ont été délivrés.

Un règlement sur les permis spéciaux de circulation des trains routiers est entré en vigueur le 22 janvier 1987. Un train routier est formé d'un tracteur et de deux semi-remorques de 14,65 mètres ou d'un tracteur et de trois semi-remorques de 8,5 mètres. Ce mode de transport comporte des avantages économiques non négligeables. Durant la période où les trains routiers ont pu circuler, soit d'avril à décembre 1987, 620 permis spéciaux ont été délivrés à 55 transporteurs.

L'AMÉLIORATION DU BILAN ROUTIER PASSE PAR LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'amélioration du bilan routier passe par une modification profonde des comportements des usagers de la route. Pour en arriver à une telle transformation, la Régie de l'assurance automobile consacre des ressources importantes à l'étude du phénomène des accidents de la route et à la promotion de la sécurité routière.

En 1987, la Régie...

... a mené une vaste campagne publicitaire, ce qui a permis au Québec d'afficher, à la fin de 1987, le plus haut taux d'utilisation de la ceinture de sécurité en Amérique du nord, soit 85,8 %;

... a contribué à la réduction du nombre d'accidents de la route en s'attaquant énergiquement à l'alcool au volant;

... a mené des campagnes d'information sur le nouveau Code de la sécurité routière de même que sur la prévention des accidents impliquant des cyclistes et des motocyclistes;

... a investi des ressources importantes afin de produire et d'analyser une foule de données sur les accidents de la route, les personnes qui en sont victimes, l'indemnisation versée et la composition du parc automobile;

... a accentué ses efforts en vue de former une nouvelle génération d'usagers de la route en poursuivant l'implantation du programme d'éducation à la sécurité routière dans les écoles primaires et secondaires;

... a travaillé à augmenter la concertation et la collaboration avec des entreprises, des organismes publics, parapublics et communautaires.

En concertation avec ses partenaires, la Régie de l'assurance automobile du Québec mène des actions de sensibilisation et d'éducation des usagers de la route.

Elle exerce son autorité en sécurité routière en idendifiant des cibles prioritaires d'intervention. À cet effet, la Régie a constitué une banque de renseignements étendue sur plusieurs aspects de la sécurité routière. Elle a également acquis des connaissances et développé une expertise qui lui permettent de cerner les clientèles à haut risque. Elle détermine ainsi les priorités d'intervention en fonction des coûts sociaux et économiques de chacun de ces groupes.

LE DÉVELOPPEMENT DES CONNAISSANCES SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

La production, l'interprétation et l'analyse des données

Pour rencontrer ses objectifs en matière de sensibilisation, d'éducation et de concertation, la Régie doit posséder l'ensemble des données susceptibles d'orienter ses priorités d'intervention en sécurité routière.

Un rapport statistique est diffusé annuellement. « **Le Bilan 1986 - Tome 1** », publié à l'automne 1987, contient les principales statistiques sur les caractéristiques et l'évolution des accidents et des victimes de la route, du parc automobile et des titulaires de permis de conduire sur une base de cinq ans. Le « **Tome 2** », qui sera publié au cours de 1988, contiendra les données statistiques sur les victimes d'accidents de la route qui ont présenté une réclamation conformément au régime d'indemnisation des dommages corporels. Ces deux recueils comprennent certaines caractéristiques selon différents découpages géographiques, soit les régions socio-sanitaires, les municipalités régionales de comté et les municipalités de plus de 5 000 habitants.

De plus, l'évolution du nombre d'accidents et de victimes pour l'ensemble du Québec et pour chacune des régions sociosanitaires fait l'objet d'une publication mensuelle.

En vue d'observer l'évolution du taux d'utilisation de la ceinture tant chez les conducteurs que chez les passagers avant des véhicules de promenade, deux enquêtes ont été réalisées. Une d'entre elles mesurait les différents efforts conjugués de la Régie et de ses collaborateurs pour sensibiliser les Québécois à la nécessité d'utiliser la ceinture de sécurité.

Un sondage a également été réalisé en 1987 auprès de la population du Québec sur « **Les connaissances et attitudes en matière de sécurité routière** ». De plus, la Régie a recueilli l'opinion des personnes au foyer sur les propositions contenues dans l'avant-projet de Loi sur l'assurance automobile. Un sondage d'opinion a également permis de mesurer la satisfaction des futurs titulaires de permis de conduire en regard des services offerts lors de leur évaluation.

Enfin, plus de 125 demandes ponctuelles de renseignements statistiques ont été traitées, demandes formulées par des intervenants préoccupés de sécurité routière. Un grand nombre de celles-ci provenaient de différents départements de santé communautaire (DSC).

Les études et analyses

Parmi les études effectuées au cours de l'année, certaines concernaient des catégories particulières d'usagers de la route. Ces études devaient permettre de reconnaître les principaux facteurs qui expliquent l'évolution du bilan routier pour une catégorie donnée d'usagers. Deux rapports ont été diffusés en 1987 dans ce domaine : « **Analyse des accidents reliés à l'autobus scolaire survenus au Québec de 1982 à 1986** », et « **L'évolution du dossier des accidents de motocyclette 1980-1986** ».

La connaissance des clientèles indemnisées constitue un autre champ d'étude qui a progressé au cours de l'année. L'étude intitulée « **Le taux d'utilisation du régime d'assurance automobile du Québec** » a permis de connaître la proportion des victimes, identifiées par les policiers sur les rapports d'accidents, qui effectuent une réclamation à la Régie. De même l'étude « **Caractéristiques des victimes de la route ayant subi une entorse cervicale ou une fracture de la colonne cervicale de 1978 à 1985** » constitue une contribution significative à la connaissance des conséquences des accidents, en raison du grand nombre de cas traités par la Régie.

Les résultats des efforts concertés de la Régie et du ministère de l'Éducation en vue de favoriser l'enseignement de la sécurité routière à l'école ont fait l'objet de certaines évaluations contenues dans les deux rapports suivants : « **Évaluation à court terme de l'implantation et de l'utilisation de l'instrument pédagogique traitant de la sécurité routière** » et « **Éducation à la sécurité routière : évaluation du degré de préparation des enseignants du secondaire** ».

Certaines études à plus long terme ont progressé en 1987, notamment celles reliées à la problématique de la traumatologie. Avec la collaboration des policiers et des ambulanciers, des données originales ont été recueillies sur les interventions qui ont suivi les accidents graves et mortels de l'été 1987. Grâce à ces informations et aux résultats des recherches documentaires effectuées en parallèle, la Régie pourra contribuer à l'évaluation de la situation actuelle. Des améliorations susceptibles d'assurer une meilleure prise en charge des victimes d'accidents de la route pourront ainsi être proposées.

Les recherches subventionnées

À la suite de l'appel d'offres publié dans le cadre de l'entente avec le Fonds de la recherche en santé du Québec, 212 000 $ ont été versés à l'équipe sélectionnée pour réaliser un programme de recherche sur la réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral. L'équipe, composée de spécialistes de l'Institut de réadaptation de Montréal et du Centre hospitalier Sacré-Coeur, a pu ainsi profiter d'un premier versement pour entreprendre ce programme. Il a été prévu que la première partie de la recherche durerait trois ans.

Le programme de recherche vise les objectifs suivants :

- développer des mécanismes et des outils permanents permettant l'évaluation objective des limitations des capacités résiduelles et du potentiel de réadaptation des personnes ayant subi un traumatisme cranio-cérébral ;
- développer des mécanismes et des outils permettant une évaluation des programmes et des plans de service actuellement appliqués aux personnes ayant subi un traumatisme cranio-cérébral ;
- mettre au point des programmes de traitement et d'intervention auprès des personnes ayant subi un traumatisme cranio-cérébral, ainsi qu'auprès de leur milieu familial et professionnel, afin de leur permettre de maximiser leur potentiel physique, affectif, intellectuel et de réintégrer leur milieu social, familial, scolaire et professionnel.

Un autre appel d'offres publié dans le cadre de l'entente avec le Fonds pour la formation des chercheurs et l'aide à la recherche, a permis de subventionner sept projets de recherche en vertu du programme d'action concertée sur la sécurité routière. Ces subventions ont occasionné des déboursés de 150 000 $ de la part de la Régie sur un total de 200 000 $ accordés en subvention pour ces recherches.

À la suite des subventions accordées avant 1987, quatre rapports de recherche ont été reçus au cours de l'année : « **Efficacité relative de certains dispositifs visant à améliorer la perceptibilité diurne des motocyclistes lors d'une rencontre à angle droit** », « **Efficacité relative de certains dispositifs visant à améliorer la perceptibilité diurne des motocyclistes devant une manoeuvre de tourne-à-gauche** », « **Le rôle des facteurs mécaniques dans les accidents de camions lourds au Québec et éléments de prévention** » et « **L'obligation pour tous les futurs conducteurs de suivre un cours de conduite : les effets sur la sécurité routière** ».

LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION

Afin d'améliorer le bilan routier, la Régie doit pouvoir compter sur une opinion publique bien informée et sensibilisée aux problèmes reliés aux accidents de la route.

Forte de l'idée que la communication de masse contribue à faire progresser la mobilisation sociale et incite à l'action, la Régie a réalisé en cours d'exercice, trois campagnes publicitaires de même qu'une campagne d'information sur l'entrée en vigueur du nouveau Code de la sécurité routière, le 29 juin 1987.

La Régie a aussi mené plusieurs projets d'animation et d'information, tant pour consolider la notoriété et l'impact de ses campagnes de publicité que pour exploiter d'autres thèmes reliés à une utilisation plus sécuritaire de la voie publique.

La Régie a de plus participé à près de trente salons, congrès, expositions de même qu'à de nombreuses émissions de radio et de télévision. En outre, des opérations d'information ont été menées sur l'évolution du bilan routier du Québec et sur les mesures mises de l'avant pour l'améliorer.

La lutte contre l'alcool au volant

La période estivale étant propice aux rassemblements et aux réjouissances souvent accompagnés de consommation d'alcool, la Régie a poursuivi, au cours de l'été 1987, sa campagne « **L'alcool au volant, c'est criminel, qu'on se le dise** ».

Pour rejoindre le public-cible, le plus près possible du moment et de l'endroit où il consomme de l'alcool, la Régie a privilégié la radio dont les cotes d'écoute sont excellentes en été. Quatre messages radio ont été diffusés régulièrement en français et en anglais et de façon plus intensive pendant les jours les plus susceptibles d'abus, soit pendant les congés fériés.

La Régie a également poursuivi sa campagne amorcée en 1985 sur les terrains de golf du Québec. En plus des panneaux d'affichage sur les tertres de départ et sur certaines bornes de distance, elle a été présente avec son stand d'information dans cinquante tournois majeurs.

La Régie a aussi procédé à une distribution massive d'autocollants et de tableaux d'alcoolémie dans les principaux endroits de villégiature, les établissements hôteliers ainsi que dans les stations-service.

Par ailleurs, en appui à la campagne de la Régie, la compagnie Coca-Cola a placé dans quelque deux cents festivals populaires et terrains de camping, des affiches reprenant le slogan « L'alcool au volant... » et le tableau d'alcoolémie.

Quant à la campagne de l'hiver 1987, elle s'est traduite principalement par un support accru de la Régie à l'expansion de l'Opération Nez rouge, tant sur le plan logistique que communicationnel. Nez rouge est un service gratuit de raccompagnement des conducteurs en état d'ébriété qui, en 1987, s'est étendu à vingt-six municipalités et régions du Québec. Les bénévoles d'Opération Nez rouge ont effectué près de 2 000 transports de plus qu'en 1986, conduisant ainsi à bon port 9 687 automobilistes au total.

Dans le cadre de son intervention, la Régie a en outre fait parvenir à quelque 10 000 entreprises un document intitulé « Intervenir, c'est rentable » qui propose des solutions de rechange à la conduite en état d'ébriété. Plusieurs d'entre elles ont également reçu des articles à insérer dans leur journal d'entreprise pour sensibiliser davantage leurs employés au problème de l'alcool au volant.

L'utilisation de la ceinture de sécurité

Après avoir monopolisé l'opinion publique contre l'alcool au volant depuis quelques années, la Régie s'est aussi attaquée à un autre comportement fautif des usagers de la route : la négligence de porter leur ceinture de sécurité. Elle a donc lancé, à l'automne, une opération d'envergure « **Pas de risques à prendre, je m'attache en tout temps** », qui visait à faire augmenter le taux d'utilisation de la ceinture partout au Québec et plus particulièrement en milieu urbain. Avant que ne débute l'opération, seulement 67 % des conducteurs et 61 % des passagers avant portaient la ceinture dans les zones urbaines et semi-urbaines.

Cette vaste opération de sensibilisation à plusieurs volets a débuté par une campagne publicitaire dont un message télévisé audacieux a été le fer de lance. C'était la première fois en effet que la force d'une collision était illustrée à la verticale plutôt qu'à l'horizontale. Le message télévisé était appuyé par une campagne radio de huit messages français et anglais axés sur la nécessité de porter la ceinture en tout temps, y compris lors de courts déplacements.

Parallèlement, la Régie a produit en format tabloïd un numéro spécial sur la ceinture de sécurité intitulé « L'impact », qui a été encarté dans tous les quotidiens et les principaux hebdomadaires du Québec.

À la publicité est venue se greffer une période de surveillance pendant laquelle les services policiers ont remis des cartes « gratouilles » à quelque 243 000 personnes portant la ceinture. Celles-ci leur permettaient de gagner un prix instantannément et les rendaient également admissibles au tirage de grands prix qui ont été attribués lors de l'émission « JASMIN CENTRE-VILLE » consacrée pour l'occasion à la sécurité routière.

Afin d'évaluer l'efficacité de la campagne, des observations ont eu lieu dans toutes les régions du Québec. Les résultats se sont révélés probants puisque le taux d'utilisation de la ceinture a grimpé de 68,8 % à 79,2 % en milieu urbain et de 79,8 % à 84,7 % sur les autoroutes.

La sécurité à bicyclette

La phénomène de la bicyclette a connu un essor exceptionnel durant les dernières années si bien qu'on évalue maintenant le nombre de cyclistes au Québec à près de trois millions. Cet essor a également fait augmenter le nombre de cyclistes victimes d'accidents. En effet, il y a quelques années, les accidents de bicyclette touchaient surtout les enfants de moins de 14 ans. La popularité grandissante du vélo auprès des adultes classe désormais ces derniers parmi la clientèle à risques. De plus, il a été démontré que dans environ 60 % des accidents survenus avec des bicyclettes, la cause était attribuable au comportement du cycliste.

La Régie a donc élaboré pour l'année 1987 deux volets d'intervention concernant la sécurité des cyclistes : une campagne de sensibilisation auprès des 16 à 30 ans et un renforcement des actions déjà amorcées auprès des enfants.

Pour l'amour du vélo...

La sensibilisation des cyclistes adultes s'inscrit dans le contexte de l'entrée en vigueur de nouveau Code de la sécurité routière, le 29 juin 1987. On voulait d'une part les inciter à respecter les règles de la circulation au même titre que les autres usagers de la route et, d'autre part, les informer des modifications au Code qui les concernaient particulièrement.

Un dépliant intitulé « **Pour l'amour du vélo, respectez le Code** » a été diffusé aux associations de cyclistes, aux marchands de bicyclettes ainsi qu'aux 20 000 participants du Tour de l'Ile-de-Montréal. Il a également été inséré dans les revues populaires CROC et VÉLO-QUÉBEC. Une affiche sur le même thème, distribuée dans divers magasins spécialisés de même que dans les centres de loisirs et de conditionnement physique, venait compléter cette campagne.

Quant à la sensibilisation des jeunes enfants, elle s'est exercée via l'organisation d'une Semaine de la sécurité routière à l'école primaire. Un recueil d'activités pour les enseignants, dont un volet important concerne la sécurité à bicyclette, a été élaboré par la Régie et distribué dans toutes les écoles primaires. La Régie a de plus produit un vidéo destiné aux enfants de 8 à 12 ans. Intitulé « **La bicyclette blanche** », ce document illustre les dangers de la circulation à bicyclette à travers l'organisation d'un rallye avec des enfants.

La sécurité à motocyclette

En 1987, la Régie a poursuivi sa collaboration aux activités rejoignant spécifiquement les motocyclistes. Présente aux salons de la moto de Montréal, Québec et Chicoutimi, la Régie a suscité l'intérêt des visiteurs en organisant conjointement avec ses partenaires du milieu le concours MOTO-ROUTE, jeu questionnaire destiné à mettre à l'épreuve les connaissances des adeptes de la moto sur la sécurité routière. La Régie insiste particulièrement sur la notion d'expertise pour inciter les motocyclistes à acquérir la parfaite maîtrise des techniques particulières inhérentes à la conduite de ce type de véhicule. C'est en poursuivant cette orientation que la Régie a soutenu la 4e édition de la Semaine nationale de la sécurité des motocyclistes.

L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au cours de 1987, les efforts ont été accentués en vue de former une nouvelle génération d'usagers du réseau routier.

L'implantation du programme de base d'éducation à la sécurité routière dans les écoles du Québec s'est poursuivie, en 1987, par la tenue dans cinq régions administratives de sessions de formation ou de rafraîchissement d'agents multiplicateurs. Ainsi, 221 personnes se sont vues habilitées à former les enseignants du réseau scolaire pour qu'ils puissent utiliser l'instrument pédagogique développé à l'intention des milieux francophones. Des sessions similaires regroupant 86 participants ont également été tenues à l'intention du secteur anglophone. Enfin, deux sessions destinées aux enseignants oeuvrant auprès des élèves éprouvant des difficultés d'adaptation et d'apprentissage ont été tenues dans le cadre d'un projet-pilote.

En ce qui a trait au développement de l'instrument pégagogique, le guide d'activités destiné aux clientèles du primaire anglophone a été réalisé au cours de l'année ; de plus, le guide destiné au niveau préscolaire de même que celui destiné au niveau secondaire ont été mis à l'essai. En outre, un guide d'activités destiné au secteur de l'adaptation scolaire (handicapés intellectuels) a été conçu et mis à l'essai.

Au cours de l'année, un recueil intégré et permanent d'activités complémentaires destiné au secteur secondaire a été produit. Ce document intitulé « Pour une place de choix sur le réseau routier » a été diffusé à 7 000 exemplaires aux secteurs francophone et anglophone.

De même, un document a été conçu et produit pour aider les directions d'école à organiser des semaines de sécurité routière au niveau primaire ; plus de 32 000 exemplaires de ce document ont été diffusés aux secteurs francophone et anglophone.

Un document de support à la formation des brigadiers adultes a été réalisé. Ainsi, 14 sessions de formation régionales ont pu être tenues pour assurer l'utilisation des instruments pédagogiques produits en marge de ce programme ; plus de 2 000 dépliants promotionnels ont été diffusés de même que 1 864 manuels de formation à l'usage des brigadiers adultes et 191 guides du responsable des brigadiers adultes.

Le programme d'implantation des brigades scolaires juvéniles s'est également poursuivi en 1987. En juin, le nombre de brigadiers et brigadières atteignait 13 176, soit 1 204 (10 %) de plus qu'en 1986. Ce nombre était de 4 832 en septembre 1981, soit au moment où le programme a été relancé par la Régie en association avec l'Automobile et Touring Club du Québec. Dans le cadre du contrat de service intervenu avec cet organisme, 41 rencontres ont été organisées avec des comités d'école, des comités de parents, des policiers et d'autres organismes, en vue de susciter l'implantation de brigades. Par ailleurs, 135 pochettes d'information ont été distribuées en réponse à des demandes à cet effet.

LA CONCERTATION

Le soutien aux initiatives locales et régionales

La réalisation des dossiers régionaux s'est soldée en 1987 avec la diffusion du bilan routier de la région de la Côte-Nord et du Nouveau-Québec et par la préparation d'une synthèse des bilans routiers régionaux pour la période de 1981 à 1985. Ce dernier dossier permet de situer les régions les unes par rapport aux autres, alors que chaque bilan situait la région par rapport à l'ensemble du Québec.

Par ailleurs, la tenue de colloques régionaux sur les programmes d'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire s'est poursuivie en 1987. Des colloques ont eu lieu à Sainte-Agathe des Monts, Jonquière, Drummondville, La Tuque, Hull et Saint-Hubert. La préparation de colloques devant être tenus en 1988 a été entreprise à Joliette, dans la Baie-des-Chaleurs, sur l'Ile-de-Montréal, à Sainte-Thérèse, à Saint-Hyacinthe et à Rouyn-Noranda.

La Régie a en outre participé à l'organisation d'un colloque multidisciplinaire sur la sécurité routière tenu à Montréal. Ce projet était l'initiative de la Direction de la sécurité routière de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR).

Au cours de l'année, un Comité de concertation a été mis sur pied avec des représentants de l'Association des hôpitaux du Québec et du réseau des départements de santé communautaire (DSC). La Régie assure le secrétariat et le soutien professionnel aux travaux de ce comité.

Enfin, rappelons l'existence du Comité de concertation MEQ / RAAQ (ministère de l'Education et Régie de l'assurance automobile) et du Comité provincial de concertation sur les programmes de sécurité routière en milieu scolaire. Le Comité MEQ / RAAQ assure la supervision du développement et de l'implantation du programme de base d'éducation en sécurité routière en milieu scolaire. Le Comité provincial regroupe des représentants d'une vingtaine d'organismes intéressés par la mise en œuvre de programmes complémentaires. La Régie assure la présidence et le soutien professionnel et technique aux travaux de ces comités.

Les relations avec les autres administrations

Les modifications positives du comportement des automobilistes doivent être constamment renforcées pour être maintenues de façon prolongée. C'est pourquoi la Régie s'efforce d'être présente et d'agir sur la scène publique au moyen de programmes ou d'activités de sécurité routière. C'est dans ce contexte que l'année 1988 a été proclamée en juin 1987, l'**« Année de la sécurité routière au Québec »**. Cette mesure poursuit deux objectifs :

- renforcer la sensibilisation du public sur les questions relatives à la sécurité routière et promouvoir des comportements sécuritaires auprès des usagers ;
- obtenir l'engagement concerté et coordonné de tous les ministères et organismes gouvernementaux dont les actions ont une incidence directe ou indirecte sur la sécurité routière.

Par ailleurs, le Comité interministériel de concertation sur la conduite avec facultés affaiblies a poursuivi ses travaux en 1987. Il a notamment produit et fait approuver par la haute direction des organismes représentés, un cadre global d'intervention contre la conduite avec facultés affaiblies. Le comité a également donné son avis sur une dizaine de demandes d'aide financière présentées en marge des programmes fédéraux. La Régie assure le secrétariat et le soutien technique aux travaux du comité auquel sont associés également des représentants du ministère de la Justice, du ministère du Solliciteur général et du ministère de la Santé et des services sociaux.

La coopération intergouvernementale

La Régie a continué de maintenir d'étroites relations avec les autres administrations nord-américaines. Elle participe très activement aux travaux de diverses associations dont les principales sont le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et l'American Association of Motor Vehicle Administrators et ce, dans un but d'harmonisation et d'uniformisation des normes à l'égard des conducteurs, des véhicules et de la sécurité routière en Amérique du Nord.

Étant donné le contexte nord-américain actuel (négociations sur le libre-échange, déréglementation du transport routier) et dans le but d'une simplification administrative pour les usagers de la route, les démarches requises en vue de l'adhésion du Québec à la « Commercial Vehicle Safety Alliance » ont été menées à bonne fin. Cette entente cadre vise à assurer l'intégrité mécanique des véhicules commerciaux dans l'ensemble des administrations de l'Amérique du Nord par l'établissement de normes minimales d'inspection et de critères de mise au rancart des véhicules routiers. Ce programme regroupe déjà 38 États américains et 9 provinces canadiennes.

Enfin, ce contexte en matière de sécurité routière a permis de poursuivre intensément le projet entrepris auprès de l'État de New-York et de la province de l'Ontario relativement à la réciprocité en matière de permis de conduire et de gestion des infractions aux règles de la circulation routière. On se rappellera que la Régie avait fait figure de pionnier en amorçant, l'an dernier, des discussions en cette matière avec ces deux administrations. Ces démarches devraient trouver leur conclusion par la signature d'accords en 1988.

Ces accords comporteront trois volets :

- Introduction du concept du permis de conduire et du dossier de conduite unique lors de l'échange de permis ;
- la reconnaissance des infractions commises par le titulaire d'un permis de conduire à l'extérieur de son territoire de résidence ; et
- la suspension du privilège de conduite pour le non-paiement d'amendes.

Par ailleurs, des discussions ont également été amorcées avec les Forces armées canadiennes en Europe en vue de conclure un accord de même nature.

Finalement, au cours de l'année, la Régie a poursuivi différentes activités en coopération internationale dont notamment celles reliées à sa participation active à la préparation du troisième Congrès mondial de la Prévention routière internationale, organisme regroupant des délégués de plus de 50 pays. Cette manifestation se déroulera à Montréal du 11 au 14 juin 1988. De même, elle a pris en charge l'organisation du Symposium canadien de sécurité routière qui aura lieu également à Montréal en novembre 1988. Ce symposium regroupera des représentants gouvernementaux et du secteur privé de toutes les Administrations canadiennes sous le thème « Enjeux et défis ».

L'INDEMNISATION DES USAGERS DE LA ROUTE

Le régime québécois d'assurance automobile administré par la Régie est unique au monde. Tous les Québécois sont indemnisés pour leurs dommages corporels résultant d'un accident d'automobile, sans égard à la faute et ce, au Québec comme à l'étranger.

En 1987, la Régie ...

... a versé pour les victimes d'accident d'automobile 234,3 millions $ en indemnités et 62,5 millions $ en frais de services de santé consécutifs aux accidents routiers, pour un total de 296,8 millions $.

... a reçu 34 995 demandes d'indemnisation de Québécoises et de Québécois qui ont été victimes d'un accident d'automobile en 1987;

... a déboursé 6,8 millions de dollars pour divers programmes de réadaptation;

... a investi une première tranche de 4 millions de $ supplémentaires dans un programme pilote de réadaptation des traumatisés cranio-cérébraux qui engagera des déboursés de 15 millions $ d'ici le début de 1990;

... a appuyé, à titre de principal partenaire, le 3e Congrès canadien de réadaptation, tenu en juin 1987, qui a regroupé plus de 1 300 congressistes.

LE RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Depuis le 1er mars 1978, le régime d'assurance automobile du Québec détermine les règles d'indemnisation des dommages corporels causés lors d'un accident de la route. Il prévoit également des dispositions pour l'indemnisation des dommages matériels et assure une indemnisation complémentaire aux victimes d'accident qui se retrouvent sans recours. Le régime apporte en outre des mesures de soutien nécessaires pour faciliter la réinsertion socio-professionnelle des accidentés de la route.

Lors d'un accident de la route survenu au Québec ou partout ailleurs, le régime couvre entièrement :

- Tout résident du Québec, qu'il soit conducteur, passager, motocycliste, cycliste ou piéton, sans égard à sa responsabilité ;
- Tout non-résident qui est propriétaire, conducteur ou passager d'une automobile immatriculée au Québec.

Par contre, un non-résident qui, au moment d'un accident survenu au Québec, était piéton, conducteur ou passager d'une automobile non immatriculée au Québec, est couvert dans la proportion inverse de sa responsabilité. La Régie a conclu cependant des ententes avec l'Ontario, le Manitoba et l'Alberta, de sorte que les résidents de ces provinces bénéficient des mêmes avantages que ceux offerts aux Québécois.

LE TRAITEMENT DES DEMANDES

En 1987, la Régie a reçu 34 995 demandes d'indemnisation relatives à des dommages corporels comparativement à 34 707 l'année précédente, soit une augmentation de 0,8 %. Après dix années d'activités, le nombre de demandes reçues s'élève à 313 548.

La Régie fournit des services de renseignements et d'aide technique dans toutes les régions du Québec pour assister les accidentés et leur faciliter la préparation de leur demande d'indemnisation. À la demande de la victime, un agent de la Régie peut se rendre au domicile, au lieu de travail ou au centre hospitalier pour l'aider à remplir son formulaire de demande d'indemnisation. En 1987, 6 668 personnes ont bénéficié de cette aide.

L'AMÉLIORATION DES SYSTÈMES

La Régie a parachevé en 1987 la refonte de ses systèmes d'indemnisation et la révision de ses programmes pour les accidentés. Plus de 10 millions de dollars ont ainsi été investis pour améliorer l'efficacité et la qualité des services à la clientèle. Le système permet notamment :

- La réduction des délais de traitement et une indemnisation plus rapide pour les victimes. Ainsi, selon les types d'indemnité, les délais entre la date de l'accident et la date du premier paiement ont connu une diminution variant de 10 à 23 jours ;
- L'amélioration du pourcentage d'appels répondus par les préposés aux renseignements, sans l'intervention de l'agent d'indemnisation. Celui-ci est passé de 34 % en 1985 à 90 % en 1987 ;
- L'amélioration du pourcentage du nombre d'appels téléphoniques répondus par rapport au nombre d'appels reçus. Ce pourcentage est passé de 71 % en 1985 à 85 % en 1987 ;
- Une plus grande fiabilité des données et une confidentialité accrue grâce à un meilleur contrôle de l'accès aux données ;
- Une compression des effectifs et une réduction des coûts imputables aux communications avec les bénéficiaires.

L'INDEMNISATION DES DOMMAGES CORPORELS

Les indemnités accordées aux victimes de dommages corporels sont diverses. Elles sont versées sous forme de rentes, de montants forfaitaires, de remboursements ou de paiements de frais divers. Elles sont pleinement revalorisées annuellement et elles ne sont ni imposables ni saisissables, sauf pour les dettes alimentaires. Ces indemnités visent :

- À remplacer le revenu. Il s'agit alors d'une rente dont le calcul est basé sur le revenu brut réel ou potentiel et dont le montant ne peut être inférieur à 164,24 $ par semaine en 1988. Le revenu maximal assurable est présentement de 36 500 $;
- à compenser les déficits fonctionnels permanents, les pertes d'intégrité physique ou psychologique, les douleurs et la perte de jouissance de la vie. Le montant forfaitaire maximal qui peut être versé en 1988 est établi à 41 059,61 $;
- à rembourser des frais raisonnables relatifs au transport, aux soins médicaux et paramédicaux, aux vêtements que portait la victime au moment de l'accident, aux médicaments, à l'achat de prothèses et d'orthèses ainsi que tous les autres frais de cette nature non couverts par un régime public ;
- à rembourser les frais de garde ou d'aide domestique lorsque la personne au foyer opte pour le remboursement de ceux-ci ;
- à couvrir des frais reliés aux mesures de réadaptation ;
- à compenser les pertes survenues à la suite d'un décès. Une rente, dont le montant ne peut être inférieur à 164,24 $ par semaine en 1988 peut être versée ou un montant forfaitaire fixé à 8 400,54 $ lorsque la personne décédée n'a ni conjoint ni personne à charge ;
- à couvrir les frais funéraires par un montant forfaitaire de 2 800,18 $.

MONTANTS VERSÉS PAR CATÉGORIE D'INDEMNITÉ
(en milliers de dollars)

	1987	1986	TOTAL DES INDEMNITÉS DEPUIS 1978
Indemnités de remplacement du revenu	**123 596 $**	115 985 $	790 663 $
Indemnités de décès versées sous forme de :			
rente	**32 390 $**	27 829 $	159 120 $
montant forfaitaire	**4 905 $**	5 055 $	38 433 $
Autres indemnités :			
• préjudices esthétiques, mutilations, douleurs, etc.	**37 142 $**	38 392 $	220 412 $
• remboursement des frais médicaux, para-médicaux, etc.	**23 560 $**	24 046 $	126 078 $
• paiement des frais d'examens et de dossiers médicaux	**2 994 $**	2 986 $	17 651 $
• remboursement des frais funéraires	**3 301 $**	2 959 $	22 498 $
• paiement des frais de réadaptation	**6 802 $**	3 088 $	27 740 $
Fonds d'indemnisation	**(347)**	(60)	
Sous-total	**234 343 $**	**220 280 $**	**1 451 585 $**
Coût des services de santé	62 460 $	60 000 $	162 460 $
TOTAL	**296 803 $**	**280 280 $**	**1 614 045 $**

RÉPARTITION DES DEMANDES D'INDEMNISATION

La réadaptation des accidentés

Selon les dispositions de l'article 46 de la Loi sur l'assurance automobile, la Régie prend les mesures nécessaires à la réadaptation des accidentés. Elle effectue alors les dépenses qu'elle croit convenables pour aider à la réadaptation des accidentés de la route. Elle contribue ainsi à atténuer ou à faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et facilite le retour à la vie normale et la réinsertion sociale des accidentés de la route. Au cours de l'année 1987, la Régie a versé 6,8 millions de dollars pour divers programmes de réadaptation dont 2,9 millions pour l'aide personnelle accordée aux victimes grièvement blessées.

RÉPARTITION DES MONTANTS POUR LA RÉADAPTATION

Réadaptation des victimes de traumatismes cranio-cérébraux

Dans le cadre du programme de réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral, des ententes ont été signées avec 11 centres de réadaptation. Le programme permettra d'améliorer l'accessibilité et la qualité des services ainsi que les soins offerts aux victimes et à leur famille. Les personnes souffrant d'un traumatisme cranio-cérébral constituent 50 % des blessés graves de la route et, pour une seule d'entre elles, les frais d'indemnisation peuvent coûter à la Régie jusqu'à un million de dollars. L'application de ce programme permettra le retour au travail de certaines victimes.

PROGRAMME EN TRAUMATOLOGIE

L'élaboration d'un programme en traumatologie, regroupant plusieurs partenaires, vise à doter le Québec de moyens lui permettant d'intervenir le plus rapidement possible sur les lieux d'un accident de la route. Bon nombre de séquelles permanentes subies par les victimes pourront ainsi être évitées, amenant par le fait même une diminution des indemnités versées.

LA RÉVISION ET L'APPEL

Un réclamant peut demander la révision de la décision rendue par la Régie dans les 60 jours après la réception de celle-ci. Sa demande est alors examinée par le Service de la révision qui peut confirmer, infirmer ou modifier la décision déjà rendue ou encore prononcer toute autre décision qui aurait dû être rendue.

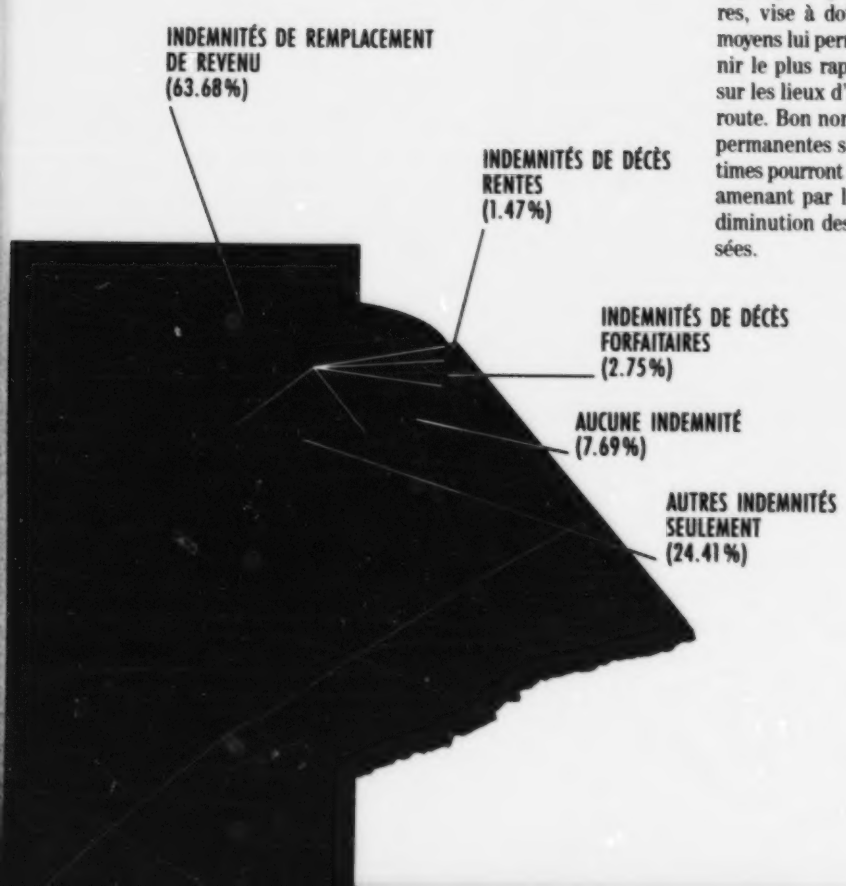
En 1987, 6 154 demandes de révision ont été reçues. Ce nombre inclut les demandes qui étaient en prétraitement et qui ont été transférées au Service de la révision au début de l'exercice. Pendant la même année, 8 584 décisions ont été rendues concernant plus particulièrement l'évaluation des séquelles permanentes, la durée de l'incapacité et la relation entre les blessures et l'accident.

Sur réception de la décision de la révision de la Régie, les réclamants disposent d'un délai de 90 jours pour en appeler à la Commission des affaires sociales.

L'INDEMNISATION COMPLÉMENTAIRE

Quoique tout propriétaire d'une automobile circulant au Québec doive posséder un contrat d'assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels, et malgré le principe d'universalité d'indemnisation des dommages corporels, certaines victimes peuvent être dépourvues de protection dans des circonstances particulières. Ces victimes de dommages matériels et de dommages corporels peuvent obtenir au Québec un jugement définitif en leur faveur. A cet effet, elles peuvent demander à la Régie de satisfaire à ce jugement si le responsable de l'accident est insolvable ou insuffisamment protégé par une police d'assurance de responsabilité, ou encore s'il ne peut être identifié. La Régie pourra, selon des conditions prévues, verser des indemnités jusqu'à un maximum de 50 000 $

RÉPARTITION DES DEMANDES D'INDEMNISATION REÇUES AU 31 DÉCEMBRE 1987



L'INDEMNISATION DES DOMMAGES MATÉRIELS

Les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile obligent tout propriétaire d'automobile circulant au Québec à posséder une police d'assurance de responsabilité d'un montant minimal de 50 000 $.

Cette assurance, qui relève de l'entreprise privée, protégera le propriétaire d'une automobile advenant qu'il soit responsable de dommages matériels causés à autrui par son véhicule.

Dans la mesure de sa non-responsabilité, la victime de dommages matériels causés par une automobile est indemnisée suivant les règles du droit commun. Lorsque la convention d'indemnisation directe s'applique, la victime doit cependant adresser sa demande à son propre assureur qui l'indemnise en fonction des barèmes établis dans la convention.

LES COÛTS DU RÉGIME

La Régie a versé, au cours de l'exercice 1987, 296,8 millions de dollars aux victimes d'accidents survenus depuis l'entrée en vigueur du régime le 1er mars 1978. Cela porte à 1 milliard 614 millions de dollars le montant des indemnités accordées à ce jour par la Régie, incluant le coût des services de santé pour les accidentés.

LE COÛT MOYEN DES INDEMNITÉS

La moyenne hebdomadaire des rentes payables augmente chaque année. Cet accroissement s'explique principalement par l'augmentation du revenu moyen des travailleurs, par la revalorisation du revenu maximal assurable et par l'indexation des rentes actives le 1er janvier de chaque année. Le taux d'indexation fixé le 1er janvier 1988 est de 4,4 %.

En 1987, le coût moyen des indemnités pour les séquelles permanentes résultant d'accidents survenus au cours de l'exercice s'est élevé à 4 500 $. Par ailleurs, le coût moyen des rentes de décès se situe à environ 133 000 $ par personne décédée, tandis que celui des rentes de remplacement du revenu est de près de 11 500 $. Il s'agit là de moyennes. Les indemnités versées aux victimes sont, dans certains cas, beaucoup plus importantes.

De façon générale, environ 35 % des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu sont encore indemnisés trois mois après leur accident, 9 % le sont encore après un an et 3 % après quatre ans.

Le tableau qui suit montre l'évolution des montants versés par la Régie pour les accidents survenus depuis sa création.

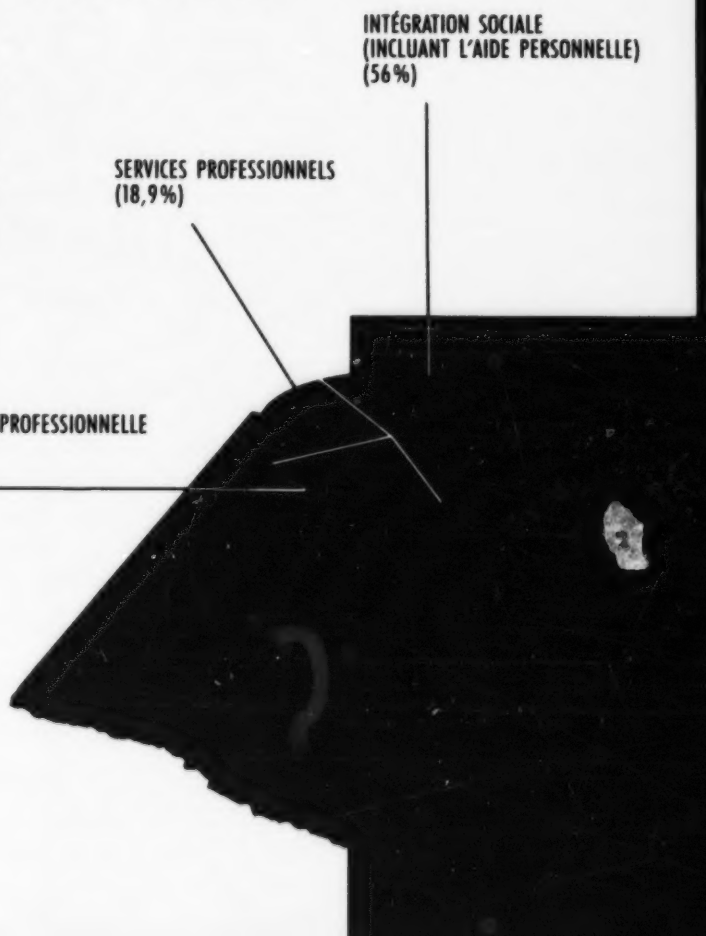
PROJET DE MODIFICATION À LA LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Des changements sont prévus au régime actuel d'assurance automobile. Les modifications proposées dans le projet de loi visent à :

- Répartir de façon plus équitable les indemnités versées aux diverses catégories de victimes, notamment les grands blessés ;
- Hausser les indemnités payées pour les séquelles permanentes telles que les déficiences anatomiques et physiologiques, les préjudices esthétiques, les douleurs et les pertes de jouissance de la vie ;
- Remplacer de façon plus stricte les pertes économiques encourues par les victimes ;
- Réduire les coûts d'administration du régime.

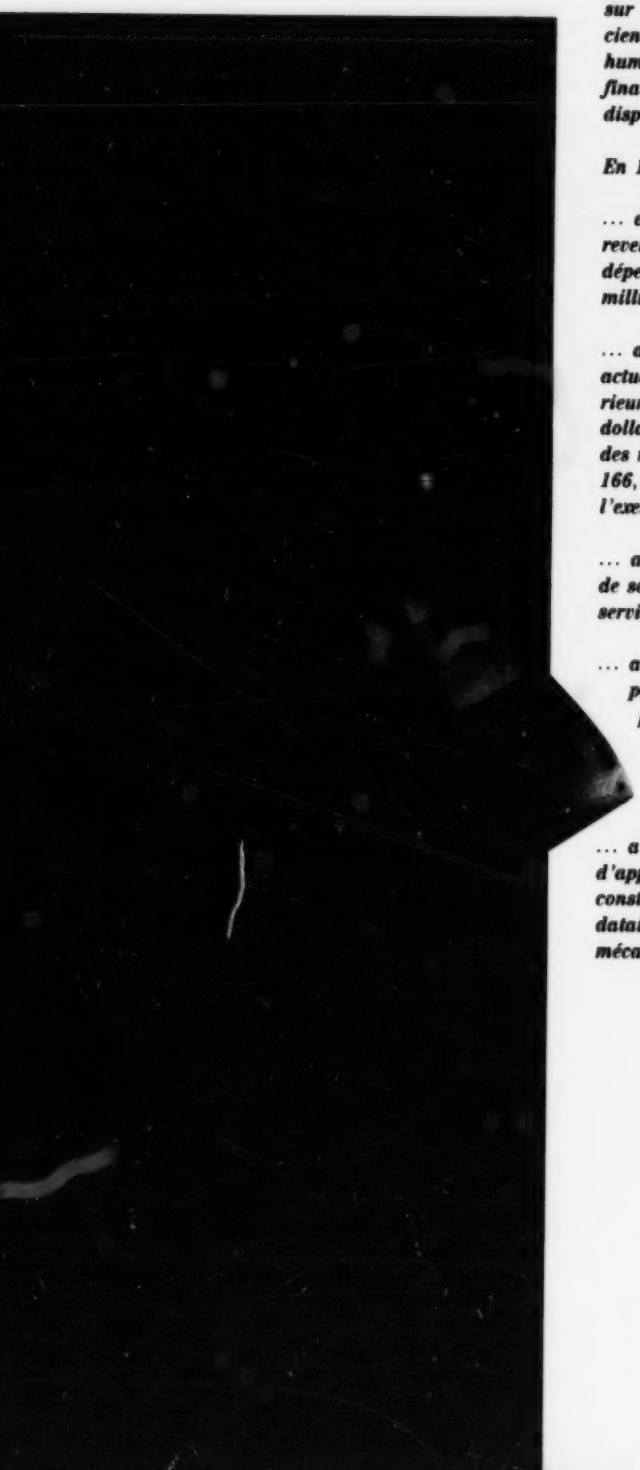
À l'automne, le projet de loi a franchi en commission parlementaire l'étape de « l'avant-projet de loi ». Les divers intervenants ont alors accepté l'essentiel du contenu et ont soumis quelques recommandations visant à le bonifier.

RÉPARTITION DES MONTANTS POUR LA RÉADAPTATION



LA GESTION DES RESSOURCES

La Régie de l'assurance automobile a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. L'atteinte de cet objectif repose sur une gestion la plus efficiente possible des ressources humaines, matérielles et financières qui sont mises à sa disposition.



En 1987, la Régie...

... a affiché un excédent des revenus courants sur les dépenses courantes de 12,2 millions de dollars;

... a redressé sa réserve actuarielle des exercices antérieurs de 154,5 millions de dollars, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 166,7 millions de dollars pour l'exercice 1987;

... a terminé l'informatisation de son réseau de centres de services et de mandataires;

... a rationalisé son réseau de points de services: de 234 points au 31 décembre 1986, celui-ci est passé à 209 points le 31 décembre 1987;

... a procédé au lancement d'appels d'offre afin de constituer un réseau de mandataires privés en vérification mécanique.

LES EFFECTIFS DE LA RÉGIE

Pour desservir l'ensemble de sa clientèle, la Régie compte un effectif régulier totalisant 1 791 personnes, réparties à travers le Québec.

LE PROGRAMME D'AIDE AUX EMPLOYÉS

La Régie s'est dotée, à la fin de 1986, d'un programme pour venir en aide à ses employés aux prises avec des problèmes personnels qui affectent ou risquent d'affecter leur rendement au travail.

L'année 1987 a été marquée par des actions d'interventions auprès d'employés en difficulté et par la sensibilisation et la formation des gestionnaires.

Après un an d'existence, nous sommes en mesure de constater que ce programme est un actif pour la Régie autant sur le plan de son rayonnement interne et externe, que sur celui de la gestion de son capital humain.

LA PROTECTION DES NON-FUMEURS

Au cours de l'année 1987, la Régie a mis en place les mesures prescrites dans la Loi sur la protection des non-fumeurs dans certains lieux publics. Il est désormais interdit de fumer dans les locaux fermés tels que les salles de réunions et de formation, les ascenseurs ainsi que dans tous les lieux où des services à la clientèle sont offerts. Cette interdiction de fumer couvre donc les 49 centres de services de la Régie.

Consciente des méfaits de l'usage du tabac et soucieuse d'améliorer la qualité de l'air ambiant, la Régie a, dès le début de 1986, désigné des locaux où il est interdit de fumer.

L'année 1987 s'est déroulée sans heurt grâce à la compréhension et à la collaboration de tout le personnel de la Régie.

LES SERVICES EN RÉGION

Les huit directions régionales assurent à la population un service de qualité en matière d'accueil et de renseignement, d'attribution de droits reliés au permis de conduire et à l'immatriculation, de soutien technique et de réadaptation auprès des accidentés de la route, de contrôle de l'état mécanique du parc automobile et de promotion de la sécurité routière.

L'ACCUEIL ET LES RENSEIGNEMENTS

Chaque direction régionale a la responsabilité d'accueillir les diverses clientèles de la Régie pour traiter tant des services offerts aux victimes d'accidents de la route que de ceux reliés à la gestion du Code de la sécurité routière. Au printemps 1988, les centres de renseignements de Montréal et de Québec deviendront les portes d'entrée principales pour les renseignements généraux sur le régime d'assurance automobile ainsi que sur le Code de la sécurité routière. L'utilisation de lignes téléphoniques sans frais assurera la gratuité des services de renseignements généraux pour toute la clientèle.

LES PERMIS DE CONDUIRE ET L'IMMATRICULATION

Au 31 décembre 1987, le réseau de la Régie comptait 209 points de services répartis ainsi : 49 centres de services de la Régie, 109 caisses populaires et d'économie Desjardins ainsi que 51 mandataires privés.

Un grand total de 8 628 861 opérations ont été effectuées en 1987. De ce nombre, 2 656 926 étaient relatives au permis de conduire et 5 971 935 se rapportaient à l'immatriculation. En ce qui concerne les renouvellements, le service postal accaparait 67 % des transactions relatives au permis et 39 % à l'immatriculation.

LES EFFECTIFS DE LA RÉGIE

	Régulier	Occasionnel(les) en personnes/années
Bas-Saint-Laurent et Gaspésie :	32	12
Saguenay – Lac St-Jean et Côte-Nord :	36	9
Québec :	1 345	350
Estrie, Mauricie – Bois-Francs :	55	21
Montréal :	177	88
Montérégie :	57	33
Laval – Laurentides – Lanaudière :	51	24
Outaouais – Abitibi – Témiscamingue :	38	21

LE SOUTIEN AUX VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE

Chacun des centres de services de la Régie procède à l'ouverture des dossiers des réclamants en indemnisation directement sur ses terminaux. C'est à ce service que vient se greffer l'aide technique aux victimes pour remplir les formulaires de demande d'indemnisation.

D'autre part, les conseillers en réadaptation se sont vu confier 873 dossiers d'accidentés. Quant au nombre total des dossiers actifs, il s'élevait à 2 565 à la fin de 1986.

LA VÉRIFICATION MÉCANIQUE

Dans le cadre de ses opérations régulières, les inspecteurs de la Régie ont procédé à 59 207 vérifications mécaniques au cours du dernier exercice, soit une hausse de 31 % par rapport au dernier exercice.

Le programme de vérification mécanique a été renforcé par la mise en vigueur, le 29 juin 1987, du nouveau Code de la sécurité routière. L'article 521 du Code prévoit la vérification obligatoire de certaines catégories de véhicule : les véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite, les véhicules d'urgence, les taxis, les autobus et les minibus, les véhicules servant principalement à un transport de biens et dont la masse nette est de plus de 5 500 kg ainsi que les véhicules désignés par un agent de la paix. La Régie se voit autorisée d'une part à procéder à ces vérifications et, d'autre part, à nommer des personnes pouvant effectuer, pour son propre compte, la vérification de ces véhicules.

Le lancement de trois appels d'offres a été planifié de façon à constituer un réseau de mandataires en vérification mécanique. Le premier, publié au mois d'août 1987, concernait l'autovérification des véhicules de plus de 5 500 kg. Le deuxième appel, publié en novembre, se rapportait à la vérification contre rémunération des véhicules de 5 500 kg et moins. Un dernier appel paraîtra au printemps de 1988. Il concernera la vérification contre rémunération des véhicules de plus de 5 500 kg.

LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Chaque direction régionale est engagée à fond dans les dossiers de la promotion de la sécurité routière et dans le soutien aux efforts locaux et régionaux.

Cette présence continue et une plus grande visibilité de la Régie en région permettent de susciter l'intérêt de nombreux partenaires et de promouvoir le partage des responsabilités en matière de sécurité routière.

C'est ainsi que le personnel des directions régionales et de plus en plus celui des centres de services contribuent aux opérations sur le port de la ceinture de sécurité, à l'expansion de l'Opération Nez rouge et à l'organisation de tables de concertation et de colloques sur l'un ou l'autre des thèmes ayant trait à la sécurité routière.

LES CENTRES ADMINISTRATIFS RÉGIONAUX

BAS-SAINT-LAURENT-GASPÉSIE
92, 2e Rue Ouest
Rimouski (Québec)
G5L 8B3
Tél. : (418) 722-3519

SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN-CÔTE-NORD
2655, boulevard du Royaume
Jonquière (Québec)
G7S 4S9
Tél. : (418) 548-7106

QUÉBEC
930, chemin Sainte-Foy, RDC
Québec (Québec)
G1S 2L4
Tél. : (418) 643-6608

MAURICIE–BOIS-FRANCS
1420, 11e Rue
Trois-Rivières (Québec)
G8Y 2Z7
Tél. : (819) 374-4267

ESTRIE
955, rue King Est
Bureau 100
Sherbrooke (Québec)
J1G 1E3
Tél. : (819) 566-8122

MONTÉRÉGIE
1999, boulevard Roland-Therrien
Longueuil (Québec)
J4N 1A3
Tél. : (514) 468-3624

LAVAL–LAURENTIDES–LANAUDIÈRES
3195, boulevard Saint-Martin Ouest
Centre 2000
Laval (Québec)
Tél. : (514) 688-1971

ÎLE-DE-MONTRÉAL
870, boulevard de Maisonneuve Est
5e étage
Montréal (Québec)
H2L 4W3
Tél. : (514) 873-7721

OUTAOUAIS
975, boulevard Saint-Joseph
Hull (Québec)
J8Z 1W8
Tél. : (819) 771-7834

ABITIBI–TÉMISCAMINGUE
33, rue Gamble Ouest
Rouyn (Québec)
J9X 2X3
Tél. : (819) 764-6155

LES POINTS DE SERVICES EN RÉADAPTATION

BAS-SAINT-LAURENT
92, 2e Rue Ouest
Rimouski (Québec)
G5L 8B3
Tél. : (418) 722-3690

CENTRE DE SERVICES – GASPÉ
Carrefour Gaspé
39, rue Montée Sandy-Beach
Gaspé (Québec)
G0C 1R0
Tél. : (418) 368-6639

CENTRE DE SERVICES – RIVIÈRE-DU-LOUP
27, rue Lévis
Rivière-du-Loup (Québec)
G5L 2R2
Tél. : (418) 862-4596

SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN
2655, boulevard du Royaume
Jonquière (Québec)
G7S 4S9
Tél. : (418) 548-7106

CENTRE DE SERVICES – BAIE-COMEAU
625, boulevard Laflèche
Baie-Comeau (Québec)
G5C 1C5
Tél. : (418) 589-2635

MAURICIE – BOIS-FRANCS
1420, 11e Rue
Trois-Rivières (Québec)
G8Y 2Z7
Tél. : (819) 374-43-7

ESTRIE
955, rue King Est
Sherbrooke (Québec)
J1G 1E3
Tél. : (819) 566-4770

DRUMMONDVILLE
80, rue Belleville
Drummondville (Québec)
J2C 5T1
Tél. : (819) 478-7022

ÎLE-DE-MONTRÉAL
870, boulevard de Maisonneuve Est
5e étage
Montréal (Québec)
H2L 4W3
Tél. : (514) 873-6175

ABITIBI–TÉMISCAMINGUE
33, rue Gamble Ouest
Rouyn (Québec)
J9X 2X3
Tél. : (819) 764-6793

OUTAOUAIS
975, boulevard Saint-Joseph
Hull (Québec)
J8W 1W8
Tél. : (819) 771-7945

QUÉBEC
930, chemin Sainte-Foy – RDC
Québec (Québec)
G1S 2L4
Tél. : (418) 468-9177

MONTÉRÉGIE
1999, boulevard Roland-Therrien
Longueuil (Québec)
J4N 1A3
Tél. : (514) 468-9177

LAVAL – LAURENTIDES – LANAUDIÈRES
3195, boulevard Saint-Martin Ouest
Laval (Québec)
H7T 1A3
Tél. : (514) 687-4511

CENTRE DE SERVICES – SAINT-JÉRÔME
601, rue Fournier
Saint-Jérôme (Québec)
J7Z 4V8
Tél. : (514) 436-8496

LES CENTRES DE SERVICES DE LA RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Nom de la municipalité	Adresse	Code postal	Téléphone
ALMA	100, rue Saint-Joseph Sud	G8B 7A6	(418) 662-7698
BAIE-COMEAU	625, boulevard Laflèche	G5C 1C5	(418) 589-5917
BAIE-SAINT-PAUL	2, route de l'Equerre	G0A 1B0	(418) 435-3734
BONAVENTURE	166, route 132 Est, C.P. 296	G0C 1E0	(418) 534-2122
CHARLESBOURG	365, 55e Rue Ouest, bureau 102	G1H 6F9	(418) 643-5650
DORVAL	2350, boulevard Hymus	H9P 1J9	(418) 873-8526
DRUMMONDVILLE	80, rue Belleville	J2C 5T1	(418) 478-4685
GASPÉ	39, rue montée Sandy-Beach	G0C 1R0	(418) 368-2515
GRANBY	856, rue Principale	J2G 2Z2	(514) 378-9859
HULL*	975, boulevard Saint-Joseph	J8Z 1W8	(819) 771-7834
ÎLES-DE-LA-MADELEINE	C.P. 355, Cap-aux-Meules	G0B 1B0	(418) 986-2742
JOLIETTE	244, rue Saint-Charles-Borromée Nord	J6R 4R7	(514) 753-7403
JONQUIÈRE*	2655, boulevard du Royaume	G7S 5S9	(418) 548-3165
LACHUTE	505, rue Béthanie	J8H 4A6	(514) 562-4101
LASARRE	77, 2e Rue Est	J9Z 3G8	(819) 333-2341
LÉVIS	98F, place Kennedy	G6V 6C9	(418) 643-5650
LONGUEUIL*	1999, boulevard Roland-Therrien	J4J 2C6	(514) 468-2992
MATANE	750, avenue du Phare Ouest	G4W 3W8	(418) 562-5141
MONT-LAURIER	785, rue de la Madone	J9L 1T3	(819) 623-2322
MONTMAGNY	5, rue Valcourt	G5V 3R1	(418) 248-3521
MONTRÉAL	855, boulevard Henri-Bourassa Ouest	H3L 1P5	(514) 873-8526
MONTRÉAL*	870, boulevard de Maisonneuve Est	H2L 1Y6	(514) 873-8526
MONTRÉAL	855, boulevard Henri-Bourassa Ouest	H3L 1P5	(514) 873-5803
PORTNEUF VILLAGE	332, 2e Avenue Ouest	G0A 2Y0	(418) 286-6631
QUÉBEC	2500, boulevard Montmorency	G1J 5C7	(418) 643-5650
QUÉBEC	5077, boulevard Wilfrid-Hamel	G2E 5G3	(418) 643-5650
QUÉBEC	2012, boulevard Charest Ouest	G1N 4N6	(418) 643-5586
RIMOUSKI*	92, 2e Rue Ouest	G5L 8B3	(418) 722-3690
RIVIÈRE-DU-LOUP	27, rue Lévis	G5R 2R2	(418) 862-5281
ROBERVAL	878, boulevard Saint-Joseph	G8H 2L7	(418) 275-3301
ROUYN*	33, rue Gamble Ouest	J9X 2R3	(819) 764-6783
SAINT-HYACINTHE	760, boulevard Casavant Ouest	J2S 7S3	(514) 773-6659
SAINT-JEAN	320, boulevard du Séminaire	J3B 5K9	(514) 348-4909
SAINT-JEAN-PORT-JOLI	32, rue Fortin, C.P. 157	G0R 3G0	(418) 598-6951
SAINT-JÉRÔME	601, rue Fournier	J7Z 4V8	(514) 436-8011
SAINT-JOSEPH-DE-BEAUCE	1090, avenue du Palais	G0S 2V0	(418) 397-6420
SAINT-LÉONARD	7360, boulevard Langelier	H1S 3C4	(514) 873-8526
SEPT-ÎLES	421, rue Arnaud	G4R 3B3	(418) 962-6140
SHAWINIGAN	2484, rue Saint-Marc	G9N 2J7	(819) 539-2566
SHERBROOKE*	969, rue King Est	J1G 1E3	(819) 566-7053
SOREL	26, place de l'Entraide	J3P 7E3	(514) 743-5593
THEDFORD-MINES	693, rue Saint-Alphonse Ouest	G6G 3X3	(418) 338-2106
TROIS-RIVIÈRES*	1420, 11e Rue	G8Y 2Z7	(819) 374-0969
VAL-D'OR	1576, chemin Sullivan	J9P 1M3	(819) 825-8231
VALLEYFIELD	85, rue Notre-Dame, local 15	J6S 1E7	(514) 371-3807
VERDUN	4555, avenue Verdun	H4G 1M4	(514) 873-8526
VICTORIAVILLE	62, rue Saint-Jean-Baptiste	G6P 4E3	(819) 758-3148
VILLE LAVAL*	3195, boulevard Saint-Martin Ouest	H7T 1A3	(514) 873-8526
VILLE-MARIE	1, rue Notre-Dame Nord, C.P. 1146	J0Z 3W0	(819) 622-1116

COMMENTAIRES SUR LES ÉTATS FINANCIERS

LES FAITS SAILLANTS

La Régie affiche, pour l'exercice financier 1987, un excédent des revenus sur les dépenses de 12,2 millions $ avant redressement de la réserve actuarielle des années antérieures. Les revenus globaux se sont accrus de 6,1 % alors que les dépenses n'ont augmenté que de 4,6 %.

Cette performance tient compte d'une réduction des contributions d'assurance sur l'immatriculation des véhicules et les permis de conduire de l'ordre de 6,7 millions $ et d'une modification aux conventions comptables concernant les contributions de permis de conduire dont l'impact se traduit par une réduction des revenus de 12,5 millions $ pour 1987.

À l'excédent de 12,2 millions $, s'ajoute un redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs de 154,5 millions $, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 166,7 millions $ pour l'exercice 1987. Ce redressement est essentiellement dû à l'évolution du taux d'inflation qui est demeuré en deçà du taux anticipé, et à la révision des hypothèses d'incapacité.

Bien que l'expérience nous permet de mieux prévoir les taux d'incapacité, il faudra procéder annuellement à des ajustements de la réserve actuarielle compte tenu qu'il est difficile de prévoir à long terme le taux d'inflation et le rendement net de nos placements.

Quoique n'ayant pas d'impact sur ses résultats financiers, la Régie s'est aussi engagée à verser au gouvernement du Québec un montant de 200 millions $ pour des immobilisations en matière de sécurité routière dont le paiement est échelonné sur les trois prochains exercices financiers. Ce montant a été inscrit au bilan de la Régie à titre de redevance au gouvernement du Québec.

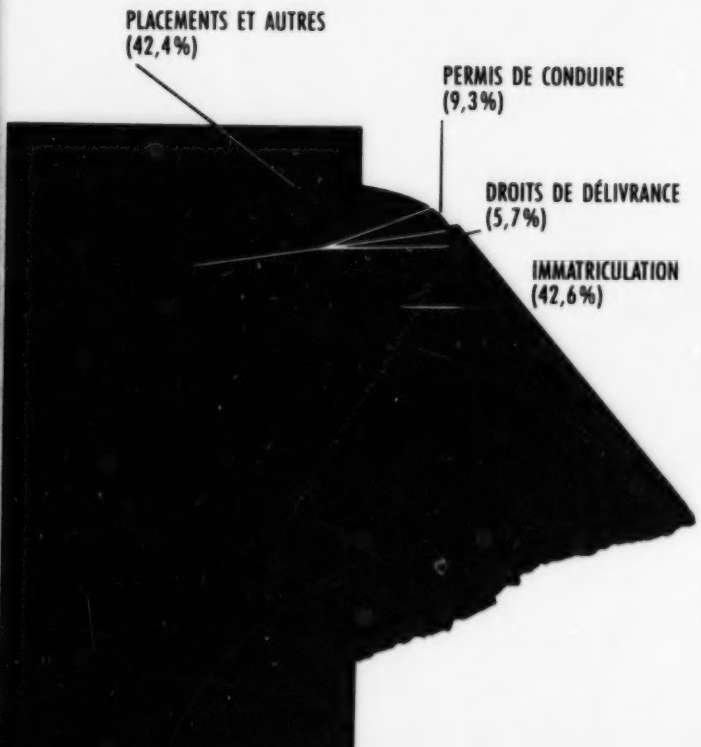
La réserve de stabilisation s'établit à 604 millions $ à la fin de l'exercice 1987. D'autre part, l'actif de la Régie s'élève à 3 818,5 millions $, soit une augmentation de 12,6 % par rapport à l'année précédente attribuable principalement à l'acquisition de dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec pour 428,7 millions $.

LES REVENUS

Les revenus totaux de la Régie ont atteint 858 millions $ en 1987 par rapport aux revenus redressés de 808,4 millions $ pour 1986, soit une augmentation de 6,1 %. Cette hausse est attribuable à l'accroissement du nombre de véhicules et de titulaires de permis de conduire et à l'augmentation des revenus de placement.

Le régime d'assurance automobile dispose de quatre sources de financement. La contribution exigée de chaque propriétaire de véhicules routiers lors de l'immatriculation représente 365,2 millions $ (42,6 %) alors que la contribution des titulaires de permis de conduire s'élève à 79,6 millions $ (9,3 %). Les revenus perçus par la Régie au chapitre des droits de délivrance et de renouvellement pour les services rendus en matière d'immatriculation et de permis de conduire s'établissent à 48,9 millions $ (5,7 %). Enfin, les revenus de placement constituent l'autre source de financement du régime avec 358,4 millions $ (41,8 %) auxquels s'ajoutent des revenus divers de 5,9 millions $ (0,6 %). Aux états financiers, les revenus de placement se sont accrus de 9 % compte tenu de notre politique d'amortissement. Ces revenus proviennent principalement du rendement des unités de dépôts à participation du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Toutefois, ces dépôts se sont accrus de 12 % en 1987 et ont rapporté un taux de rendement moyen de 11,2 % malgré la crise boursière survenue en octobre dernier. Compte tenu que le taux d'inflation a été de 4,4 %, il s'agit d'un rendement net de 6,8 %.

SOURCES DE FINANCEMENT EN 1987



LES DÉPENSES

Les dépenses totales ont atteint 845,8 millions $ en 1987, soit une augmentation de 4,6 % comparativement aux dépenses de 1986. De cette somme, 411 millions $ constituent l'accroissement net de la réserve actuarielle afin de faire face aux engagements pris à l'égard des victimes de la route.

Les dépenses d'indemnités ont atteint 296,8 millions $ dont 62,5 millions $ représentent les coûts des services de santé consécutifs aux accidents routiers. L'autre partie des dépenses d'indemnités, soit 234,3 millions $, représente les indemnités versées dont plus de 75 % sont relatives à des accidents survenus au cours des années antérieures à 1987.

Notons que plus de 65 % des indemnités sont versées aux victimes de la route sous forme de rentes. Le remplacement de la perte de revenus au moment où cette perte est réellement encourue dans le temps, exige que soient capitalisées chaque année toutes les sommes nécessaires au paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents survenus au cours de l'exercice. Les coûts relatifs aux dommages corporels des accidents de la route de 1987 sont de l'ordre de 570 millions $, dont 426 millions $ seront versés au cours des prochaines années.

Même si la Régie procède, le 1er janvier de chaque année, à la pleine indexation des montants minimaux et maximaux des indemnités et que les revenus des victimes se sont accrus en 1987, le coût moyen des rentes de remplacement du revenu est demeuré le même qu'en 1986, soit 11 500 $. Néanmoins, le coût des accidents a légèrement augmenté compte tenu d'une légère hausse du nombre de victimes: un peu plus de morts et de blessés graves.

Enfin, les frais d'administration s'élèvent à 137,9 millions $ et reflètent une hausse de 7,8 % par rapport à ceux de l'exercice précédent. Les traitements et charges sociales accaparent 51,9 % de ces frais. Les autres dépenses importantes sont: les services de perception des contributions versées aux mandataires privés (7,8 %), les dépenses d'informatique et de bureautique (6,9 %), les services administratifs et professionnels (6,5 %) et les locations d'espaces à bureaux et d'équipement (6,5 %).

ÉTAT SOMMAIRE DES REVENUS ET DÉPENSES
(en milliers de dollars)

	1987
Revenus	858,0 $
Dépenses	845,8
Excédent des revenus sur les dépenses avant poste suivant:	12,2
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs	154,5
Excédent des revenus sur les dépenses	**166,7 $**

SOURCES DE FINANCEMENT
(en milliers de dollars)

	1987
Contributions d'assurances:	
Immatriculation	365,2 $
Permis de conduire	79,6
Droits de délivrance et de renouvellement	48,9
Revenus de placements et autres	364,3
TOTAL	**858,0 $**

TAUX DE RENDEMENT MOYEN SELON DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PLACEMENT

	1987 %
Dépôts à vue et soldes bancaires	8,02
Dépôts à terme	7,36
Dépôts à participation	11,18
Taux de rendement moyen pondéré	11,12

RÉPARTITION DES DÉPENSES
(en milliers de dollars)

	1987
Indemnités versées	296,8 $
Frais d'administration	137,9
Augmentation de la réserve actuarielle	411,1
TOTAL	845,8 $

RÉGIE DE
L'ASSURANCE AUTOMOBILE
DU QUÉBEC

LES ÉTATS FINANCIERS

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

J'ai vérifié le bilan de la Régie de l'assurance automobile du Québec au 31 décembre 1987 ainsi que l'état des revenus et dépenses, l'état de la réserve de stabilisation et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Régie au 31 décembre 1987 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables énoncées à la note 2, appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, après répercussion rétroactive du changement dans la comptabilisation des revenus provenant des contributions de permis de conduire dont il est question à la note 3.

Conformité des opérations à la loi sur l'assurance automobile

La Régie a modifié sa politique de tarification à l'égard des revenus provenant des contributions de permis de conduire. La décision de la Régie de donner un effet rétroactif à cette modification dans sa méthode d'inscription des revenus, tel qu'indiqué à la note 3, a eu pour résultat de diminuer l'excédent des revenus sur les dépenses de l'exercice de 12 542 000 $ (1986: 16 779 000 $), d'augmenter les contributions reportées au 31 décembre 1987 de 29 321 000 $ (1986: 16 779 000 $) et de diminuer d'autant la réserve de stabilisation. À la date de ce rapport, bien que soumise pour approbation par le gouvernement, cette modification à la politique de tarification n'était pas approuvée, tel que l'exige l'article 197 de la Loi sur l'assurance automobile.

Pour le vérificateur général du Québec,

Guy Breton, C.A.
Vérificateur général adjoint

Québec, le 31 mars 1988

CERTIFICAT RELATIF À L'ÉVALUATION DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DE LA RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 1987

L'évaluation au 31 décembre 1987 du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant le 1er janvier 1988, a été effectuée en conformité avec les exigences de l'article 153 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25). Les indemnités visées par l'évaluation sont celles prévues au Titre II, au chapitre II du Titre IV et au chapitre II du Titre V de la Loi sur l'assurance automobile pour les accidents survenus entre le 1er mars 1978 et le 1er janvier 1988 ainsi que celles prévues au chapitre III du Titre IV de ladite Loi pour les accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 1er mars 1978.

Le montant de la réserve actuarielle au 31 décembre 1987 s'établit à 2 542,1 millions de dollars et constitue une provision nécessaire et suffisante au paiement desdites indemnités.

À mon avis, les données ayant servi à l'évaluation sont suffisantes et dignes de foi, les hypothèses et méthodes utilisées sont appropriées aux circonstances et l'évaluation a été effectuée en conformité avec les principes actuariels généralement reconnus.

Jean-Pierre Provencher, f.i.c.a.
Martineau, Provencher et Associés ltée

Montréal, le 25 mars 1988

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC
(L.R.Q., chapitre R-4)

BILAN

Au 31 décembre 87

ACTIF (en milliers de dollars)	**1987**	1986 (note 13)
Encaisse	**2 181**	3 015
Débiteurs	**5 176**	4 410
Revenus de placements courus	**92 856**	90 638
Dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	**64 869**	24 650
Dépôts à participation (note 4)	**3 628 090**	3 239 630
Immobilisations (note 5)	**25 327**	30 120
	3 818 499	3 392 463

PASSIF ET RÉSERVE		
Créditeurs et frais courus	**21 880**	33 078
Dû au gouvernement du Québec (note 6)	**207 731**	42 316
Obligations envers les victimes —		
Réserve actuarielle (note 7)	**2 542 100**	2 285 500
Contributions reportées	**223 803**	214 447
Revenus de placements reportés	**219 022**	179 823
	3 214 536	2 755 164
Réserve de stabilisation	**603 963**	637 299
	3 818 499	3 392 463

Engagements (note 11)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jean-P. Vézina, président-directeur-général
Paul Vézina, vice-président

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

RÉSERVE DE STABILISATION

Exercices terminés le 31 décembre (en milliers de dollars)	1987	1986 (note 13)
Solde au début		
Solde déjà établi	**654 078**	525 691
Redressement		
Revenus de permis de conduire (note 3)	**(16 779)**	—
Solde redressé	**637 299**	525 691
Excédent des revenus sur les dépenses	**166 664**	111 608
Montant attribué au gouvernement du Québec pour des immobilisations en matière de sécurité routière (note 6)	**(200 000)**	—
Solde à la fin	**603 963**	637 299

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

REVENUS ET DÉPENSES

Exercices terminés le 31 décembre (en milliers de dollars)	1987	1986 (note 13)
REVENUS		
Contributions		
Immatriculation	**365 207**	350 659
Permis de conduire (note 3)	**79 624**	80 299
Droits de délivrance et de renouvellement	**48 917**	44 442
Revenus de placements	**358 354**	328 477
Autres	**5 910**	4 488
	858 012	808 365
DÉPENSES		
Indemnités versées		
Remplacement du revenu	**123 596**	115 985
Décès	**37 295**	32 884
Forfaitaires pour séquelles	**37 142**	38 392
Frais de séjour et vêtements	**13 104**	12 916
Honoraires professionnels	**9 595**	8 821
Frais de réadaptation	**6 802**	5 360
Autres	**6 809**	5 922
	234 343	220 280
Coût des services de santé (note 8)	**62 460**	60 000
Augmentation de la réserve actuarielle	**411 100**	400 200
Frais d'administration (note 9)	**137 945**	127 977
	845 848	808 457
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES AVANT POSTES SUIVANTS:	**12 164**	(92)
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs (note 10)	**154 500**	151 700
Coût des services de santé des exercices antérieurs	**–**	(40 000)
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	**166 664**	111 608

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Exercices terminés le 31 décembre (en milliers de dollars)	1987	1986 (note 13)
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent des revenus sur les dépenses	**166 664**	111 608
Éléments sans incidence sur les fonds		
Augmentation de la réserve actuarielle	**256 600**	248 500
Amortissement des immobilisations	**5 865**	5 400
	429 129	365 508
Variation des éléments hors caisse	**199 788**	128 660
Fonds générés par les activités d'exploitation	**628 917**	494 168
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	**40 219**	11 133
Dépôts à participation	**388 460**	468 988
Acquisitions d'immobilisations	**1 380**	19 365
Aliénations d'immobilisations	**(308)**	(4 963)
Fonds absorbés par les activités d'investissement	**429 751**	494 523
MONTANT ATTRIBUÉ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC POUR DES IMMOBILISATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	**200 000**	—
DIMINUTION DE L'ENCAISSE AU COURS DE L'EXERCICE	**834**	355
ENCAISSE AU DÉBUT	**3 015**	3 370
ENCAISSE À LA FIN	**2 181**	3 015

REGIE DE
L'ASSURANCE AUTOMOBILE
DU QUÉBEC

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 DÉCEMBRE 1987

1. CONSTITUTION ET FONCTIONS

La Régie de l'assurance automobile du Québec a été instituée en corporation au sens du Code civil le 1er mars 1978. Elle a pour fonctions :

a) d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile ;

b) d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile ;

c) d'appliquer le Code de la sécurité routière notamment en ce qui a trait à l'immatriculation des véhicules routiers, aux permis et aux licences, aux normes de sécurité routière concernant les véhicules ainsi qu'aux obligations en cas d'accident ;

d) de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers sur la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés.

La Régie jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement et perçoit à ce titre les honoraires exigibles lors de l'immatriculation d'un véhicule et de la délivrance d'un permis de conduire.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Régie ont été préparés par la direction selon la méthode de la comptabilité d'exercice et les conventions comptables énoncées ci-dessous. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

a) Dépôts au fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec

Les dépôts à participation sont comptabilisés au coût d'acquisition.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées à leur coût d'origine. Elles sont amorties comme suit :

	Méthode	Vie utile
Bâtisses	Linéaire	50 ans
Équipement	Linéaire	5 ans
Matériel informatique et logiciels	Linéaire Compte tenu de la valeur résiduelle	Maximum 5 ans

Le mobilier et l'agencement, les acquisitions d'équipement et de matériel informatique et de bureautique non capitalisées ainsi que les améliorations des aires locatives sont imputés aux opérations.

c) Réserve actuarielle

La réserve actuarielle correspond :

1. pour les demandes produites et acceptées, à la valeur capitalisée des indemnités de remplacement du revenu et de décès ainsi que des autres indemnités, déduction faite de la valeur actualisée des recouvrements ;
2. pour les demandes à l'étude ou non encore produites, à la valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront ;
3. pour les frais de gestion futurs, à la valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités.

d) Recouvrements d'indemnités versées

Les créances provenant des indemnités à recouvrer pour des accidents survenus avant le 1er mars 1978 ne sont pas inscrites au bilan. Les montants perçus au cours de l'exercice sont imputés aux opérations en réduction des indemnités versées.

e) Contributions

Les contributions d'immatriculation et de permis de conduire sont inscrites aux revenus selon la période qui s'étend du premier jour du mois de leur émission ou de leur renouvellement jusqu'au dernier jour du mois précédant leur échéance.

f) Revenus de placements

Le revenu attribué trimestriellement par la Caisse de dépôt et placement du Québec aux détenteurs d'unités de dépôts à participation du Fonds général comprend les gains et pertes à la vente de placements. Cette partie est reportée et amortie sur une période de 10 ans selon la méthode de l'amortissement linéaire.

3. MODIFICATION D'UNE CONVENTION COMPTABLE

À compter du présent exercice, toutes les contributions de permis de conduire sont imputées aux revenus selon la période qui s'étend du premier jour du mois de leur émission ou de leur renouvellement jusqu'au dernier jour du mois précédant leur échéance. Auparavant, les contributions pour le renouvellement des permis délivrés avant le 1er janvier 1986 étaient imputées aux revenus selon la période qui s'étend du 1er mars au dernier jour de février comprenant la date de renouvellement et la période correspondante suivante.

Suite à cette modification l'excédent des revenus sur les dépenses a été diminué de 12 542 000 $ (1986 : 16 779 000 $) et les contributions reportées ont été augmentées de 29 321 000 $ (1986 : 16 779 000 $).

4. DÉPÔTS À PARTICIPATION

Les dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec sont exprimés en unités et chaque unité confère à son détenteur une participation proportionnelle à l'avoir net et au revenu net du Fonds général.

Au 31 décembre 1987, la Régie détient 4 779 102 (1986 : 4 338 023) unités de dépôts à participation du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec dont le coût s'établit à 3 628 090 000 $ (1986 : 3 239 630 000 $). Ces unités sont remboursables sur préavis selon les modalités des règlements de la Caisse de dépôt, à la valeur de réalisation de l'avoir net du Fonds général à la fin de chaque trimestre. Basée sur la valeur unitaire de réalisation, la valeur des dépôts à participation détenus au 31 décembre 1987 est de 3 893 218 501 $ (1986 : 3 727 652 753 $). La Régie possède 22.8% des unités de dépôts à participation en circulation (1986 : 21.9%).

5. IMMOBILISATIONS

(en milliers de dollars)

	1987			1986
	COÛT	AMORTISSEMENT ACCUMULÉ	VALEUR NETTE	VALEUR NETTE
Terrain	1 636	–	1 636	1 636
Bâtisses	3 410	65	3 345	3 056
Matériel informatique et logiciels	31 492	11 452	20 040	24 999
Équipement	616	310	306	429
	37 154	11 827	25 327	30 120

6. DÛ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Ce poste comprend un montant de 200 millions $ à verser au gouvernement du Québec pour le coût d'immobilisations en matière de sécurité routière en vertu de la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile (L.Q. 1987, chapitre 88) entrée en vigueur le 18 décembre 1987.

Selon les ententes intervenues, cette somme sera versée de la façon suivante :

	(en milliers de dollars)
1988	50 000
1989	75 000
1990	75 000

7. OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES – RÉSERVE ACTUARIELLE

(en milliers de dollars)	1987	1986
Demandes produites et acceptées :		
Valeur capitalisée des indemnités futures incluant la revalorisation des rentes	**2 224 900**	2 009 400
Demandes à l'étude ou non encore produites :		
Valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront	**190 200**	163 500
Frais de gestion futurs :		
Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités	**127 000**	112 600
	2 542 100	2 285 500

8. COÛT DES SERVICES DE SANTÉ

La Régie verse annuellement au Gouvernement du Québec une somme représentant le remboursement du coût des services de santé consécutif aux accidents routiers. Cette somme est indexée annuellement selon l'article 119 de la Loi sur le régime de rentes du Québec (L.R.Q., chapitre R-9).

9. FRAIS D'ADMINISTRATION

(en milliers de dollars)	1987	1986
Traitements et charges sociales	**71 647**	67 796
Frais de déplacement	**2 118**	1 694
Frais de perception des contributions	**10 774**	8 088
Services administratifs et professionnels	**9 018**	8 377
Honoraires et frais des experts en sinistres pour l'aide à l'accidenté	**339**	431
Frais de communication	**7 262**	6 362
Information et publicité	**3 688**	2 510
Mobilier, agencement et équipement et frais d'entretien	**2 155**	2 343
Location de locaux et d'équipement	**9 009**	8 396
Matériel d'informatique et de bureautique	**3 174**	5 294
Location et entretien du matériel informatique et bureautique	**6 284**	5 442
Impression, fournitures de bureau et autres dépenses	**6 612**	5 844
Amortissement des immobilisations	**5 865**	5 400
	137 945	127 977

10. REDRESSEMENT DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DES EXERCICES ANTÉRIEURS

Une comparaison de la réserve des années antérieures établie au 31 décembre 1987 avec celle anticipée sur la base de l'évaluation précédente nous permet d'établir à 154 500 000 $ le montant dégagé par l'ensemble des changements effectués ou des écarts observés dans le cadre de l'évaluation actuarielle au 31 décembre 1987.

11. ENGAGEMENTS

Au 31 décembre 1987, les engagements contractuels minimaux pour des locaux et du matériel informatique se répartissent comme suit :

	(en milliers de dollars)
1988	7 517
1989	4 916
1990	3 445
1991	1 492
1992	1 079
1993 et exercices subséquents	2 049
	20 498

12. RÉGIMES DE RETRAITE

Les employés de la Régie participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics et au Régime de retraite des fonctionnaires. Le coût de ces régimes est partagé également depuis le 1er juillet 1982 entre les employés et l'employeur. Ces régimes sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès. Les contributions de la Régie imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 2 496 720 $ (1986 : 2 240 842 $). Les obligations de la Régie envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses contributions pour services courants à titre d'employeur.

13. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 1986 ont été redressés pour refléter la modification de la convention comptable mentionnée à la note 3 et ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 1987.

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER

Nombre d'opérations de permis de conduire *17*
Répartition des renouvellements de permis de conduire *17*
Nombre de titulaires selon les classes autorisées *19*
Nombre de révocations du permis de conduire ou de suspensions du droit d'en obtenir un *19*
Nombre de véhicules en circulation selon la catégorie de plaques *20*
Répartition des activités d'immatriculation *21*
Répartition des renouvellements d'immatriculation *21*

L'INDEMNISATION DES USAGERS DE LA ROUTE

Montants versés par catégorie d'indemnités *31*
Répartition des demandes d'indemnisation *32*
Répartition des montants pour la réadaptation *33*

LA GESTION DES RESSOURCES

Les effectifs de la régie *35*
État sommaire des revenus et dépenses *39*
Les sources de financement *39*
Le taux de rendement moyen selon différentes catégories de placements *39*
La répartition des dépenses *39*

Dépôt légal – 2e trimestre 1988
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN-2-550-18798-9
ISSN-0229-5547